№ 3 МАРТ 2007 www.zr.ru За рулем издается с 1928 года

№3 (909) МАРТ 2007

Обзор отличный!

За рулем

ТЕСТ 186
НАЙДИ СВОЮ ШИНУ

ЭКОНОМИКА 152
МОСКВУ ВЗЯЛИ БЕЗ БОЯ

ALFA ROMEO 159 • MAZDA 6 126
ЯРКИЙ ХАРАКТЕР В ЦЕНЕ

АУДИО 196
МУЗЫКУ В МАССЫ

СПЕЦТЕСТ 282
ДЕТСКИЕ СИДЕНЬЯ



HYUNDAI VERNA • HYUNDAI ACCENT 112
СМЕСТИТЬ АКЦЕНТ



ISSN 0321-4249



9 770321 424007



ТАК ЖИТЬ без женщин НЕЛЬЗЯ!

«Вам лучше ехать осторожнее: оба моих бампера уже на свалке!» – предупреждение красотки с плаката явно относится к нам, мужчинам… Что ж, и в прошлом веке, и в нынешнем мужской шовинизм охотно выставляет представительниц прекрасной половины беспомощными неумехами. Да, они симпатичны – спору нет, но при этом постоянно шарахаются из ряда в ряд, треплются по телефону, красят губы, не глядя на светофор, и уж если встанут посреди дороги – не объедешь. А если случится что – как со своим маникюром будут они менять запаску?

Мужчины, природой наделенные мышечной массой, когда-то решили, что охота и возня с железом – это только по их части. Но мир меняется: охоту мы забросили, а про железную часть нам, российским мужикам, лучше и не вспоминать.

Как мы, «сильный пол», ездим? Мы не способны даже заставить себя пристегнуться ремнем безопасности, путаем правый и левый ряд, выруливаем на обочины! Нас воспитывают «качки», «быки» и другие представители новой породы особей, вылезающих посреди потока из-за руля, чтобы силой голоса и рук диктовать нам свое право на дороге. Улицы столицы, по которым мы передвигаемся, залиты антифризом – именно это утверждают наши зарубежные коллеги. Нам постоянно врут электронные информаторы: мол, «расчетное время движения до Ленинградского шоссе – 20 минут»! Мы верим и… ползем около часа, слушая по радио сказочку об этой чудо-технике. Дескать, она и угнанные автомобили отследит, и лихачей поможет вычислить, и оштрафовать, кого надо. К 2009 году ею обещают опутать весь город и проблемы исчезнут навсегда! А если послушать о наших автомобилях, то получается, что они – очень даже ничего…

Надежда у нас, в самом деле, есть – ведь экипажами с их дребезжащими на ходу панелями и рычагами теперь, по совместительству, занимаются серьезные мужи из правительства. Хотя, честно говоря, сдается, что Мужчина в государстве российском начал потихоньку выдыхаться…

Конечно, на то, чтобы отпраздновать 8 Марта лучше всех в мире, нас еще хватает. Но вот ряды «нормальных» мужиков, готовых кропотливо трудиться на результат, не пробиваясь к переезду по чужим головам, явно редеют. Так в чем же мы превосходим женщин за рулем? Гонор – не в счет. Что же остается? В таких случаях Бог призывает Женщину – похоже, время пришло! Сомневаетесь – прочитайте наш материал на с. 320 о безопасном «розовом такси». Наши героини начали с малого!

И – в заключение. На с. 276 опубликована статистика аварийности на наших дорогах в 2006 году. Данные – неутешительные: других мы и не ждали. Однако на общем безрадостном фоне вдруг отличился Уральский федеральный округ. Его показатели – в два раза лучше, нежели в среднем по России! Что-то подсказывает мне: нашим корреспондентам стоит поискать там женщину, которая в этом «виновата»...

Но, конечно же, мы облегченно вздохнем, если окажется, что так хорошо поработали наши мужчины!

П. МЕНЬШИХ

Отчет о конференции главного редактора читайте на с. 306.



СОДЕРЖАНИЕ

ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ» №3 – 2007

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

Список дилеров, продающих автомобили, о которых рассказано в этом номере журнала, – на с. 343



Выше среднего

В Штутгарте обнародовали «Мерседес-Бенц» С-класса. В марте он стал одним из главных экспонатов Женевского салона.

С 2000 года, когда дебютировал предшественник, по всему миру продали более 2 млн. машин. Новому С-классу тоже есть чем привлечь покупателей. Например, броской породистой внешностью. Кстати, он стал первым «Мерседесом», который меняет лица. Автомобили в комплектациях «Элеганс» и «Классик», как и предшественники, носят звезду на капоте, а у версии «Авангард» иной дизайн передней части с эмблемой по центру радиаторной решетки.

Новинка блеснет не только оригинальным дизайном, но и богатым набором средств пассивной и активной безопасности, которые чаще встречаешь на автомобилях старших классов. Например, семь подушек (включая защиту коленей водителя), «умные» тормоза, заимствованные у S-класса, – они помогают трогаться в горку и просушивают себя в дождь. Есть и «интеллектуальный» головной свет с пятью режимами для разных условий. Высокую безопасность кузова, на 70% состоящего из высокопрочных сталей, подтвердили несколько крэш-тестов.

Как всегда, богата палитра двигателей. В ряду бензиновых – три V-образные «шестерки» объемом 2,5 л (модификация С230); 3,0 л (С280) и 3,5 л (С350), а также пара агрегатов с компрессором (С180 и С200 Kompressor), которые мощнее предшественников примерно на 13%. Модернизированы и турбодизели – четырехцилиндровые моторы объемом 2,1 л (200 и 220 CDI) не только прибавили сил, но и снизили расход топлива на 0,3 л/100 км.

Словом, «Мерседес-Бенц С» 2007 года поднял планку для своего класса на следующий уровень – выше среднего.

MERCEDES-BENZ C280

Двигатель: бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6x24x2996 см³; мощность – 170 кВт/231 л.с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 300 Н·м при 2500–5000 об/мин.

Трансмиссия: заднеприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.

Кузов: 5-местный 4-дверный; база – 2760 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4581x1770x1444 мм; объем багажника – 475 л. Шины – 205/55R16.

Максимальная скорость: 250 км/ч; разгон до 100 км/ч – 7,3 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 9,4 л/100 км.



Юбиляры и ветераны



С конвейера АВТОВАЗа сошла стотысячная «Лада-Калина». Ею опять оказался хэтчбек – в июле 2006-го первый экземпляр стал 25-миллионной «Ладой». Сегодня темп сборки «калин» – 504 в сутки.

Всего Волжский автозавод запланировал выпустить в текущем году 776,6 тыс. автомобилей. Совет директоров решил продолжать производство «классических» моделей (ВАЗ-21053 и 2107) еще как минимум два года, пока на конвейере не появится совершенно новая модель, разработанная совместно с канадской компанией «Магна» (по плану в 2009 году).

Наводим мосты

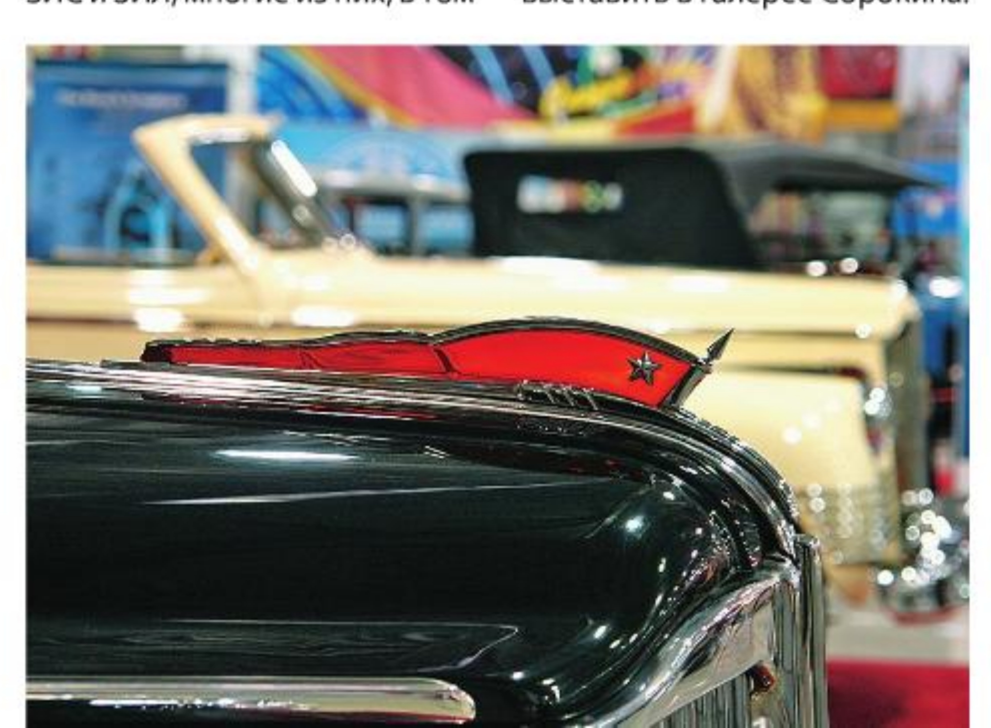
В 2007 году на развитие дорог из федерального бюджета будет выделено 150 млрд. рублей. Планируется сдать в эксплуатацию 500 км новых дорог и 3,5 тыс. км отремонтировать, сообщил министр транспорта РФ Игорь Левитин. Будет завершено щебеночное покрытие трассы Чита–Хабаровск, что позволит проехать по ней без использования территориальных дорог (полностью асфальтируют шоссе к 2010 году).

Будут открыты: мостовой переход в Кировской области через Вятку (в направлении от автомобильной дороги Киров–Вятские Поляны на Пермь); мост через Кигач в Астраханской области; мост в Иркутске через Ангару; мост в Бурятии через Селенгу; вторая очередь вантового моста на кольцевой автомобильной дороге в Санкт-Петербурге.



Весна! Старьевщик торжествует

В марте в московском выставочном комплексе «Крокус Экспо» состоится «IX Олдтаймер-галерея Ильи Сорокина». Реставраторы не теряли зимних месяцев зря и подготовили несколько сюрпризов. Особенностью нынешней галереи станет экспозиция к 100-летию гаража особого назначения (ГОН). Свою историю подразделение ведет с весны 1907-го, когда создали гараж императора Николая II. В ГОНе работали все легковые автомобили ЗИС и ЗИЛ; многие из них, в том числе очень редкие, обещают выставить в галерее Сорокина.

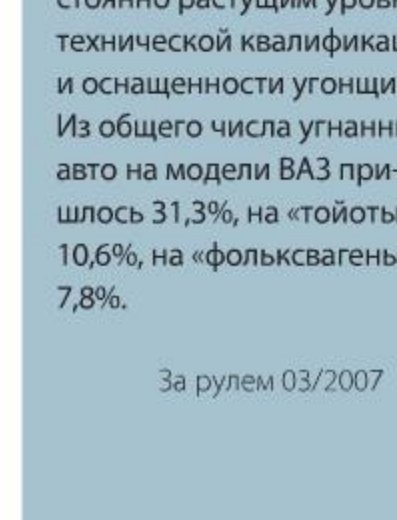


КОРОТКО

■ Серпуховский автозавод подписал долгосрочный контракт с китайской Tian Jin FAW Import and Export Corporation о поставке двигателей, комплектующих и запчастей. Опытная партия автомобилей «Ока» с китайскими моторами была выпущена в 2006 году; в декабре прошлого года в Серпухове прошли обучение специалисты сервисной сети ОАО «СеАЗ».

■ Казалось бы, только-только появился универсал на базе «Логана», как «Дачия» подготовила его коммерческую версию – фургончик «Логан Вэн». Он способен перевезти 800 кг груза объемом до 2,5 м³. При этом длина поклажи может достигать почти 2 м.

■ В 2006 году в Москве и Московской области было угнано около 11,5 тыс. автомобилей. Уровень раскрываемости составил 69%, тогда как годом ранее ГИБДД рапортовала о 80-процентной эффективности розыскных мероприятий. Снижение показателей сотрудник ГИБДД Илья Мальков объяснил «постоянно растущим уровнем технической квалификации и оснащенности угонщиков». Из общего числа угнанных авто на модели ВАЗ пришлось 31,3%, на «тойоты» – 10,6%, на «фольксвагены» – 7,8%.





Требуются призеры!

Первого августа, в первую среду месяца среди наших читателей появятся новоиспеченные владельцы «Форда-Фокус» и «Фольксвагена-Пассат».

В этот день мы разыграем два приза, два автомобиля: они достанутся членам жюри Гран-при-2007. Что нужно, чтобы войти в состав судей? В общем-то немногое: знание автомобилей, полтора-два часа свободного времени, которое вы готовы потратить на увлекательное занятие... ну и следующий, апрельский номер ЗР, разумеется.

В нем вы найдете подарок – полный каталог российского рынка новых автомобилей. Хотите – пользуйтесь им просто как перечнем всех предложений, путеводителем по автосалонам; мы же предлагаем большее. Включившись в работу жюри Гран-при «За рулем» – лучшему автомобилю-2007, став одним из многих тысяч судей, вы внесете свой вклад в определение моделей-призеров.

Да, это непростой труд – сравнивать между собой машины, определяя победителей. Чтобы заполнить таблицу, придется полистать каталог, возможно, освежить в памяти публикации ЗР, привлечь весь свой опыт... Труд непростой, но очень увлекательный! Дерзайте, мы твердо уверены в способностях каждого своего читателя!

В конце вас ждет достойная награда – публичным розыгрышем в интернете мы выберем двух авторов анкет, кому достанутся наши суперпризы, представленные на фото. Желаем всем читателям удачи!



Призовой «Фольксваген-Пассат» получил Гран-при «За рулем» в 2006 году в номинации «бизнес-класс».

«Форд-Фокус» – лучший автомобиль-2005 и 2006 в компакт-классе. Прошлогодние призеры сегодня стали призами!

КОРОТКО

30 августа, четверг – именно в этот день состоится награждение лучших автомобилей «Золотыми Пегасами» «За рулем». Гран-при журнала в 2007 году отметит новоселье – мы проведем церемонию в новом, самом большом корпусе «Крокус Экспо» во время выставки «Интеравто-2007».

6 «Золотых Пегасов» получат лучшие автомобили в своих классах, и еще один приз мы вручим в номинации «Прорыв года». Гран-при «За рулем» получит предприятие, внесшее заметный вклад в развитие российской промышленности, совершившее подлинный прорыв в своей области. Победителя определит жюри, в состав которого войдут видные политики, бизнесмены и общественные деятели – люди, известные всей стране.

8 классов, включающих около 250 моделей – таков полный каталог российского рынка, который мы предложим читателям уже в следующем номере. Для каждой модели приведем краткие технические характеристики и диапазон цен – таким образом, можно не только проголосовать за лучший автомобиль в классе, но и выбрать машину для себя, руководствуясь полным перечнем предложений от официальных дилеров всех марок.

40 тысяч читателей составили жюри Гран-при в 2005 и 2006 гг. В нынешнем году мы вновь приглашаем читателей заполнить таблицу, которая будет опубликована в следующих номерах, и стать одним из членов жюри – сорока-, а быть может, уже и пятидесятитысячного...

На раме и на Каме

В Набережных Челнах на ЗМА (ныне это предприятие «Северсталь-Авто») начата сборка третьей модели корейской фирмы «Саньён». Это компактный вседорожник «Актион» (Actyon), мировая премьера которого прошла минувшей осенью в Москве. Базовая версия стоит $27 455, в планах на 2007 год выпуск более 3500 машин. Особенность автомобиля – рамная конструкция, что практически не встречается в этом сегменте. Под капотом – лицензионные двигатели «Даймлер-Крайслер»: бензиновый 150-сильный или турбодизель в 141 л.с. Уже в базе вседорожник оснащен ABS, парой подушек безопасности, климат-контролем. А по заказу можно установить дифференциал повышенного трения, систему стабилизации ESP и многое другое.





Новый «Кадиллак» для Старого Света



Второе поколение модели CTS призвано закрепить и приумножить успех первого.

Генеральный менеджер фирмы Джим Тэйлор не скромничал: «Модель CTS стала законодателем нового стиля, превзошла все ожидания по объемам продаж, завоевала многочисленные награды. Следующая глава обещает быть еще более захватывающей». Эту главу дизайнеры писали по мотивам концепткара «Сикстин» и подчеркнули напористый облик сложной вертикальной решеткой радиатора, фарами ступенькой…

Но куда интереснее прочитать не заголовок, а весь текст второй главы. Из него мы узнаем, что CTS теперь будет не только задне-, но и полноприводным, что под капотом появится «шестерка» с непосредственным впрыском, более мощная и экономичная. И, вероятно, этот автомобиль можно будет даже прогревать под окнами, поскольку вредные выбросы холодного двигателя снижены на 25%.

Пассажиры заднеприводной версии тоже выиграли от появления модификации 4x4: чтобы разместить новую трансмиссию, пришлось расширить колею на 50 мм, и этим немедленно воспользовались кузовщики – сидеть сзади стало свободнее. «CTS Второй» обходится без лампочек накаливания в салоне: их заменили светодиоды, которые щедрой рукой дизайнера разбросаны в самых разных местах, что дает удивительные эффекты в темное время суток. Кстати, и надпись Cadillac не блестит в свете фар, а светится изнутри!

CADILLAC CTS

- **Двигатель:** бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6x24x3600 см^3; мощность – 223 кВт/303 л.с.; максимальный крутящий момент – 366 Н·м.
- **Трансмиссия:** заднеприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.
- **Кузов:** 5-местный 4-дверный; база – 2880 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4766x1841x1472 мм. Шины – 225/50R17.
- **Расход топлива в смешанном европейском цикле:** 11,3 л/100 км.

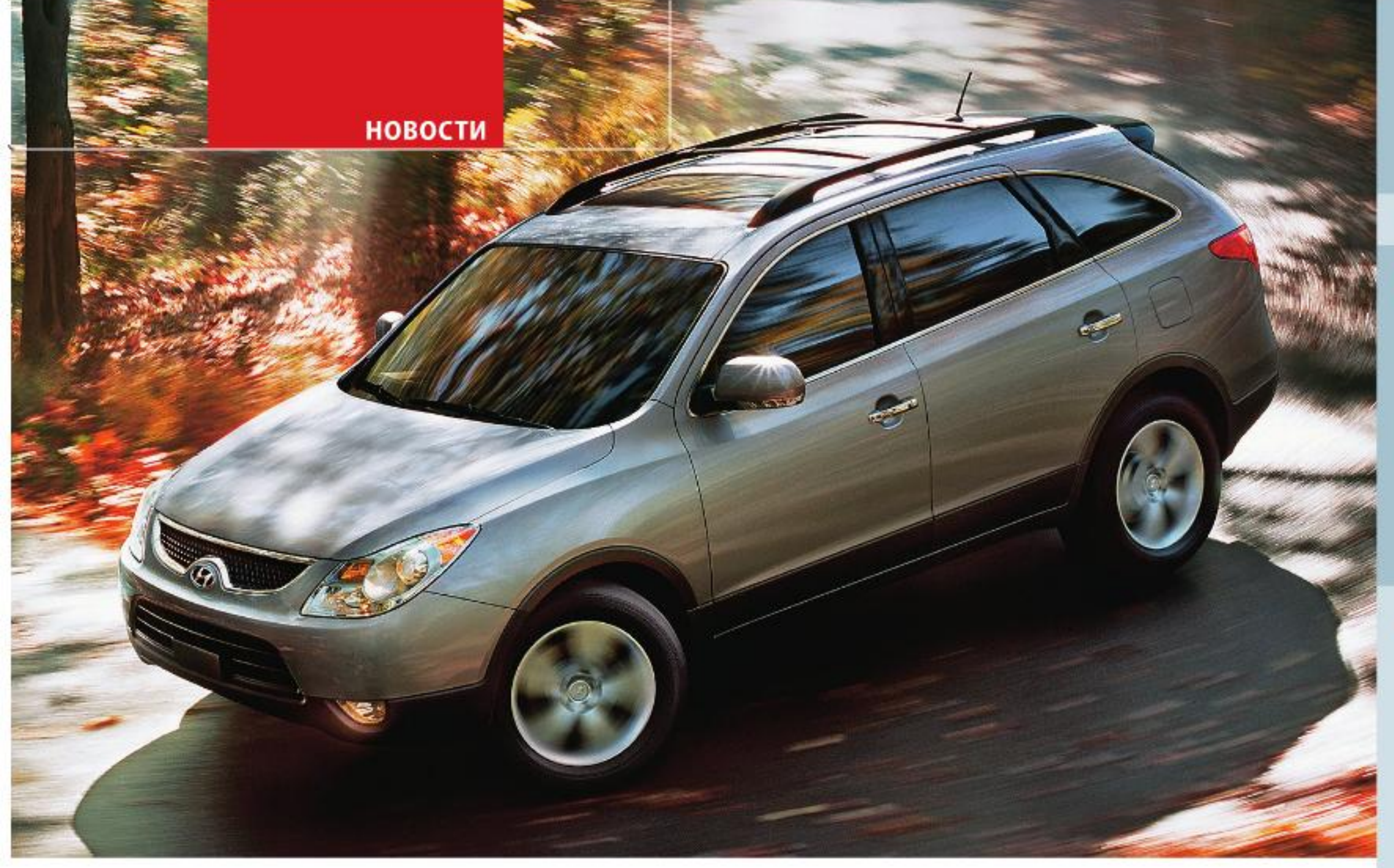
КОРОТКО

■ С 22 января 2007 года АВТОВАЗ оснащает все автомобили семейства «Лада-Самара» моторами объемом 1,6 литра. Этот восьмиклапанный двигатель уже известен по «десяткам» и «калинам». Теперь и «самары» получили более мощный и современный силовой агрегат, при этом рекомендованная цена автомобилей не изменилась. Мощность 1,6-литрового двигателя – 59,5 кВт/81 л.с. при 5200 об/мин, крутящий момент – 120 Н·м при 2500–2900 об/мин. В смешанном тестовом цикле «Самара» расходует 7,6 литра бензина на 100 километров.

■ Британский гонщик Фил Купер установил мировой рекорд скорости для… закрытых помещений. Он разогнался на 210-метровом треке в Бирмингеме до 131,3 км/ч, чему немало способствовали специальные шины Avon Tyres.



■ Московское АМО «ЗИЛ» и японская компания Ishikawajima-Harima Heavy Industries (IHI) договорились о создании совместного предприятия, которое начнет работу уже в июле. СП займется выпуском дверей, капотов и других кузовных панелей для легковых и грузовых автомобилей, а потребителями продукции станут иностранные компании, имеющие сборочные заводы на территории России. Не исключено, что одним из главных партнеров нового СП будет «Тойота», у которой уже есть опыт реализации совместных проектов с IHI в разных странах.



Корейский мачо

«Веракрус» – не только главный торговый порт Мексики, но и новый «паркетник» фирмы «Хёндай».

Видимо, корейская фирма намекает на важность новинки для рынка Америки. В США рассчитывают продавать большую часть из предполагаемого ежегодного тиража 85 тысяч штук.

За океаном «Веракрус» должен вступить в конкурентную схватку с лидерами сегмента – «Тойотой-Хайлендер» и «Хондой-Пилот». Компания «Хёндай» уверяет, что сделала все для уюта в 7-местном салоне. Дело не ограничивается богатой отделкой и комплектацией. Уровень шума, по заявлению фирмы, ниже, чем в близком к эталону «Лексусе-RX 350». «Веракрус» отличает большой багажный отсек и наверняка неплохие ездовые характеристики. В продажу пока поступит версия с 6-цилиндровым 264-сильным двигателем. Благодаря регулировке фаз CVVT расход топлива весьма умеренный.

Управляемая электроникой система полного привода самостоятельно перебрасывает до 50% момента на задние колеса через многодисковое сцепление, если буксует передняя ось. Водитель также может принудительно поделить поток ньютон-метров поровну нажатием кнопки. Но подвеска «Веракрус» ставит крест на вседорожных приключениях: стойки «Мак-Ферсон» спереди и «многорычажка» сзади настроены исключительно на комфортную езду по асфальту. Впрочем, фирма этого и не скрывает, предлагая в том числе и переднеприводную версию машины.

HYUNDAI VERACRUZ

- **Двигатель:** бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6x24x3778 см³; мощность – 194 кВт/264 л.с.; максимальный крутящий момент – 349 Н·м.
- **Трансмиссия:** полноприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.
- **Кузов:** 7-местный 5-дверный; база – 2805 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4840x1945x1750 мм.
- **Шины:** 245/65R17.
- **Расход топлива в городском/загородном циклах:** 13,8/9,8 л/100 км.



Кремлевское качество трехлучевой звезды

«Мерседес-Бенц Беляево» – первый в России официальный дилер известной немецкой марки отметил 15-й день рождения. К юбилею дилерский центр получил сертификат «Гильдии поставщиков Кремля», удостоверяющий высокое качество технического обслуживания и ремонта автомобилей «Мерседес-Бенц». На фото – председатель совета директоров «МБ-Беляево» Евгений Фролов (слева) и директор по продажам и маркетингу ЗАО «Даймлер-Крайслер Автомобили Рус» Эберхард Керн с кремлевским сертификатом.

КОРОТКО

■ Концерн «Дженерал моторс» планирует приобрести 59-процентный пакет акций малайзийского «Протона», принадлежащий пока государству. «Джи-Эм» – уже третий претендент после «Фольксвагена» и группы «Пежо-Ситроен».

■ По неутешительным итогам продаж «Джип-Коммандер», вышедший на рынок в 2005 году, возможно, уже в 2009-м снимут с производства. Этот вседорожник стал рекордсменом по предоставляемой покупателям скидке (в США) – 8000 долларов!

■ Во Франции начат выпуск второго поколения двухместного «Смарт-Фо Ту». Он стал комфортабельнее, экологичнее, безопаснее и маневреннее предшественника, разошедшегося с 1998 года в 770 тысячах экземпляров.



■ Японское правительство требует от производителей умерить аппетит бензиновых авто в среднем на 20% к 2016 году. Кстати, в 1995 году подобное требование (снизить расход на 23%) было выдвинуто в отношении 2010 года, и сейчас уже ясно, что 15-летний план выполнен на три года раньше!

■ Немецкие политики решили изменить периодичность техосмотра. Новые машины нужно будет проверять лишь через четыре года, а в следующий раз – еще через три. Зато автомобили прошлых лет должны будут менять наклейку на номере ежегодно.



«Пятисотый» для янки

Речь об обновленном «Форде-Файв Хандрид» – почти неизвестном в Европе автомобиле.

Читателю будет гораздо понятнее, если напомнить, что «пятисотый» – преемник «Тауруса», который до сих пор встречается на наших дорогах.

Изменения, которые претерпела внешность автомобиля 2008 модельного года, сосредоточены в основном спереди: долой ячеистую решетку радиатора, да здравствуют горизонтальные хромированные планки. «Файв Хандрид» преодолел отметку 5000, если считать в миллиметрах. Выросла и колесная база, что благотворно сказалось на комфорте седоков.

Отныне в седане прописались система стабилизации ESP, подушки безопасности по кругу, система контроля за давлением воздуха в шинах, новый, на 60 сил более мощный двигатель увеличенного рабочего объема. Автомобиль может быть как передне-, так и полноприводным.

Особое внимание разработчики уделили звукоизоляции салона, которая сделает честь иному авто высшего класса. Например, полости дверей и передних стоек заполнены новым пеноматериалом «Сонософб», что уменьшило уровень шумов на 20%. А система кондиционирования и вовсе стала шелестеть вдвое тише прежней.

FORD FIVE HUNDRED

- Двигатель: бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6x24x3496 см^3; мощность – 191 кВт/260 л.с. при 6250 об/мин; максимальный крутящий момент – 332 Н·м при 4500 об/мин.
- Трансмиссия: переднеприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.
- Кузов: 5-местный 4-дверный; база – 2862 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 5118x1882x1555 мм; объем багажника – 600 л; снаряженная масса – 1652 кг. Шины – 225/55R18.







Первая ласточка

Во Ржеве открылось российско-словенское СП «Прамо-Искра», на котором будут собирать стартеры для автомобилей ВАЗ и ГАЗ. Новые агрегаты очень компактны и экономичны: вместо обмотки возбуждения в них применены мощные постоянные магниты, а ротор вращает ведущую шестерню через планетарный редуктор. Каждый стартер проходит обязательный контроль под полной нагрузкой в течение 28 с, так что затяжной пуск его точно не «спалит», а ресурс 250 тыс. км позволяет надеяться, что и заменять узел не придется.

КОРОТКО

■ «Тойота» собирается выбросить на рынок конкурента «Логану». С этой целью, заявил президент фирмы Катсуаки Ватанабе, «Тойота» под микроскопом рассмотрит структуру себестоимости своих автомобилей, разработает максимально дешевую для изготовления конструкцию с применением недорогих материалов, причем если такие не найдутся среди готовых, то будут созданы вновь.

■ Китайская фирма «Чери» собирается утроить объем выпускаемой продукции, доведя его к 2010 году до одного миллиона автомобилей.





Поможет в этом кооперация с концерном «Даймлер-Крайслер», причем на рынке в США машины будут продавать под маркой «Додж». А наиболее вероятной «совместной» моделью станет недавний концепт «Хорнет».

■ Водородная гоночная ассоциация США объявила о проведении в 2009 году первой гонки болидов на топливных элементах. Дистанция установлена в 500 миль, автомобили должны весить не более 900 кг, а мощность электромоторов будет не менее 400 л.с. В 2010 году должны состояться три подобные гонки, еще через год – уже пять, причем одна из них в Китае.

Высокомерный шалун



И это еще мягко сказано, ибо имя нового «паркетника» «Ниссан-Роуг» (Rogue) переводится с французского еще и как спесивый, а с английского – как проказник! Объясняя посетителям Детройтского автосалона выбор названия, вице-президент компании Билл Босли сказал, что «оно призвано отражать независимую позицию владельца». Кстати, при всем сходстве с кроссовером «Кэшкай» «Роуг» – другая машина, на 350 мм длиннее и как минимум на 30 л.с. мощнее.

Полный привод не навязывают, а вот бесступенчатый вариатор Xtronic CVT не имеет альтернативы. Как и четырехцилиндровый двигатель мощностью 170 л.с. Для груза предусмотрен «карго-органайзер», позволяющий разложить все по полочкам и не дающий мелочевке летать по салону.

Без контакта

Фирма «Вистеон» представила автомобильное зарядное устройство для портативных приборов. Достаточно просто положить, например, телефон на подставку – энергия поступит бесконтактно благодаря электромагнитной индукции. Правда, чтобы воспользоваться удобным новшеством, такая функция должна быть в самом заряжаемом устройстве.

Отдых как бизнес

Мобильный отдых становится все более популярным, о чем свидетельствует 11-процентный рост оборота компании «Хюмер» в 2006 году. Суммарный выпуск автокемперов и караванов, проданных в 28 странах мира, увеличился на 21%.

Быстрыми темпами развивается бизнес компании и в России – за прошлый год у нас было продано более сотни автодомов и прицепов «Хюмер». Вдвое увеличился прокатный парк, хотя все равно его не хватает – на период с апреля по октябрь заказ нужно оформлять минимум за месяц. «Ваш рынок очень перспективный, хотя и весьма специфический: в отличие от Европы, здесь более востребованы дорогие модели», – сказал во время визита в Россию Ханс-Юрген Буркет, глава фирмы «Хюмер».



Эстафета вокруг света

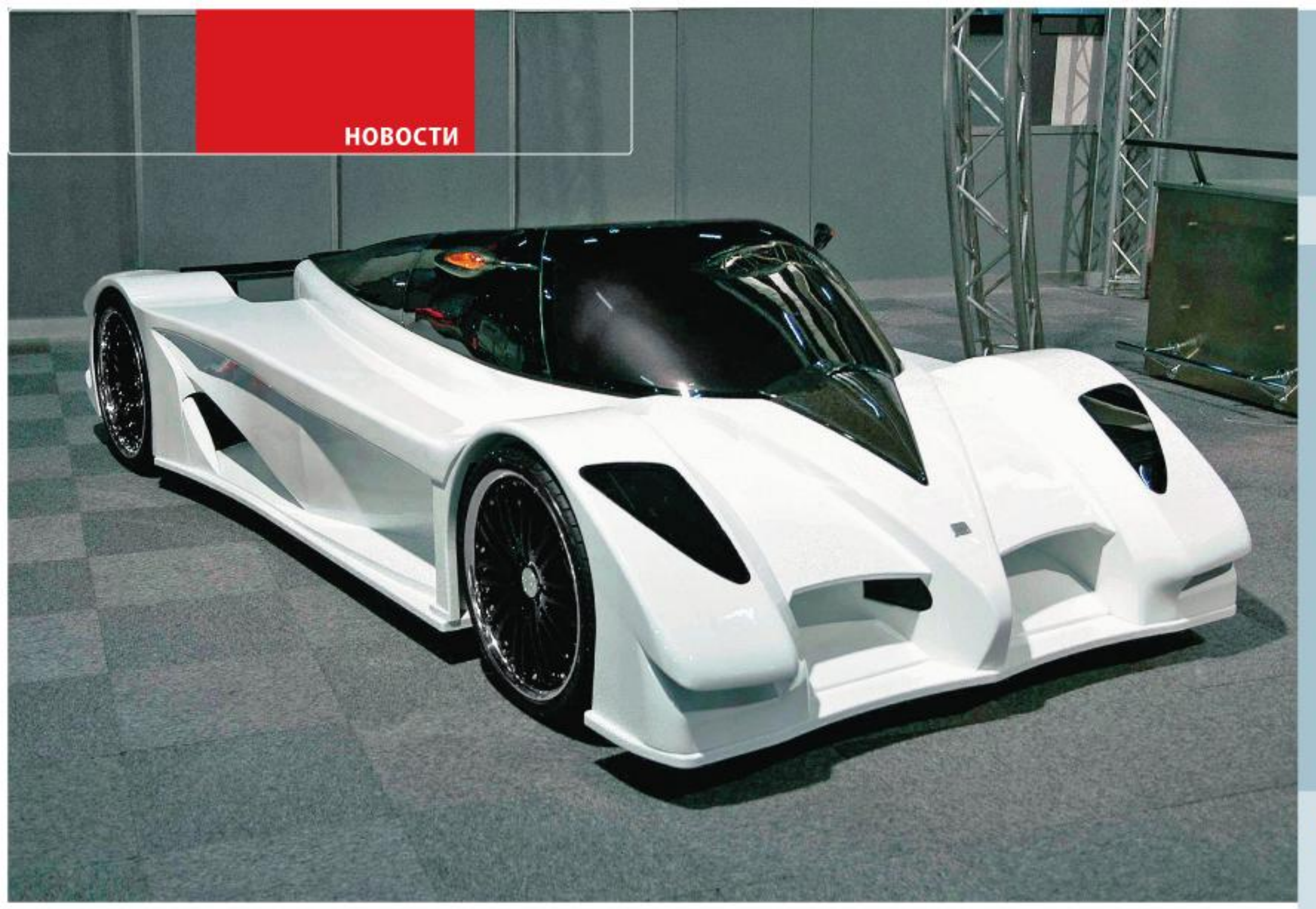


В Абу-Даби стартовала кругосветная эстафета, посвященная 60-летию марки «Феррари». В ней примут участие свыше 10 000 поклонников марки на своих машинах разных лет выпуска. Путь лежит в Китай, Японию, Австралию, ЮАР, Америку и далее в Европу. Финиш намечен в Маранелло на 23 июня. Кроме эстафеты, юбилей увековечат 60 автомобилей специальной серии, собранные на базе «Феррари-612 Скальетти».

Семь метров удобств

Присуждение звания «Вэн 2007 года» «Форду-Транзит» фирма отметила премьерой версии XXL. Этот восьмиместный автобус имеет колесную базу 5,9 м при общей длине 7,4 м! И все ради комфорта, включая индивидуальные сиденья с подогревом и семью электрорегулировками.





Венская премьера

Эту новинку швейцарского автопрома показали на «Люксус моторшоу» в Вене.

Швейцарский автопром… Что это? Несколько карликовых фирм, специализирующихся на оригинальных моделях. Одна из них – «Бек инжиниринг энд композитс» близ Берна. За плечами главы компании Рене Бека 20-летний опыт применения самых высоких технологий и новейших материалов. Изделия фирмы содержат мало стали, зато много алюминия, титана, магния, кевлара.

Последняя новинка «Бек-LM800» не стала исключением: суперкар построен с использованием технологий F1, в том числе – активной электронно-управляемой гидроподвески. Есть в машине и встроенная пневматика, заменяющая домкрат при смене колес.

Под капотом дорожного болида может быть один из пяти моторов собственного изготовления (!) мощностью от 550 до… 1200 л.с. С любым из них можно за несколько секунд разогнаться до 200 км/ч, а про «максималку» сказано скромно – более 350. На аппетит в «боевых» режимах намекает емкость бака – 120 литров. Но кого это волнует при цене машины около полумиллиона долларов?

BECK LM 800

- **Двигатель:** бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 8x32x4200 см³; мощность – 478 кВт/650 л.с.; максимальный крутящий момент – 900 Н·м при 5000 об/мин.
- **Трансмиссия:** заднеприводная; коробка передач – 7-ступенчатая.
- **Кузов:** 2-местный 2-дверный; база – 2708 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 3960x2043x951 мм; снаряженная масса – 900 кг. Дорожный просвет – 120 мм.
- **Разгон до 100 км/ч:** 3,0 с; до 200 км/ч – 7,0 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 16,0 л/100 км.



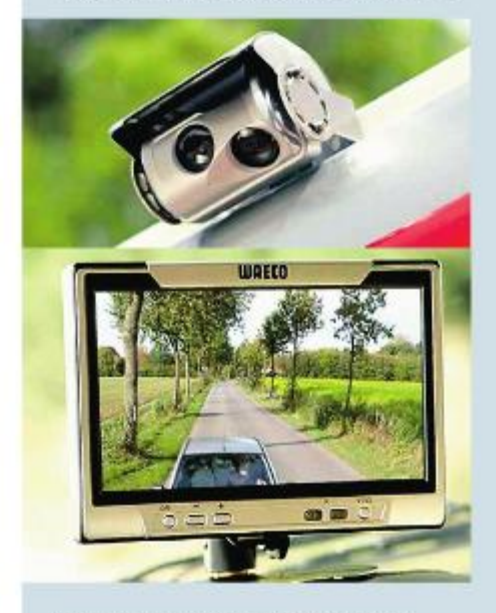
ВЫСТАВКИ МЕСЯЦА. МАРТ

Дата	Название	Место
8–12	IX Олдтаймер-Галерея Ильи Сорокина, салон старинных автомобилей	Россия, Москва, «Крокус Экспо»
8–18	International 77th motor-show and accessories, международная автомобильная выставка	Швейцария, Женева
9–11	Auto China-2007, международная автомобильная выставка	Китай, Пекин
12–15	ДОРКОМЭКСПО. Городской пассажирский транспорт-2007, 8-я московская международная выставка	Россия, Москва, «Крокус Экспо»
20-23	Транссиб-Экспо-2007, 10-я международная транспортная выставка-ярмарка	Россия, Кемерово, Легкоатлетический манеж
21–23	Автотрансэкспо-2007, 5-я межрегиональная выставка-ярмарка автотранспорта	Россия, Чита, ВЦ «Забайкальский»
22–24	Автомир-2007, 9-я специализированная выставка транспорта, спецтехники, сопутствующего оборудования и услуг	Россия, Ставрополь, ВЦ «Прогресс»
29.03 – 01.04	Technoclassica Essen-2007, международная выставка старинных автомобилей и мотоциклов, автозапчастей и технологий реставрации	Германия, Эссен

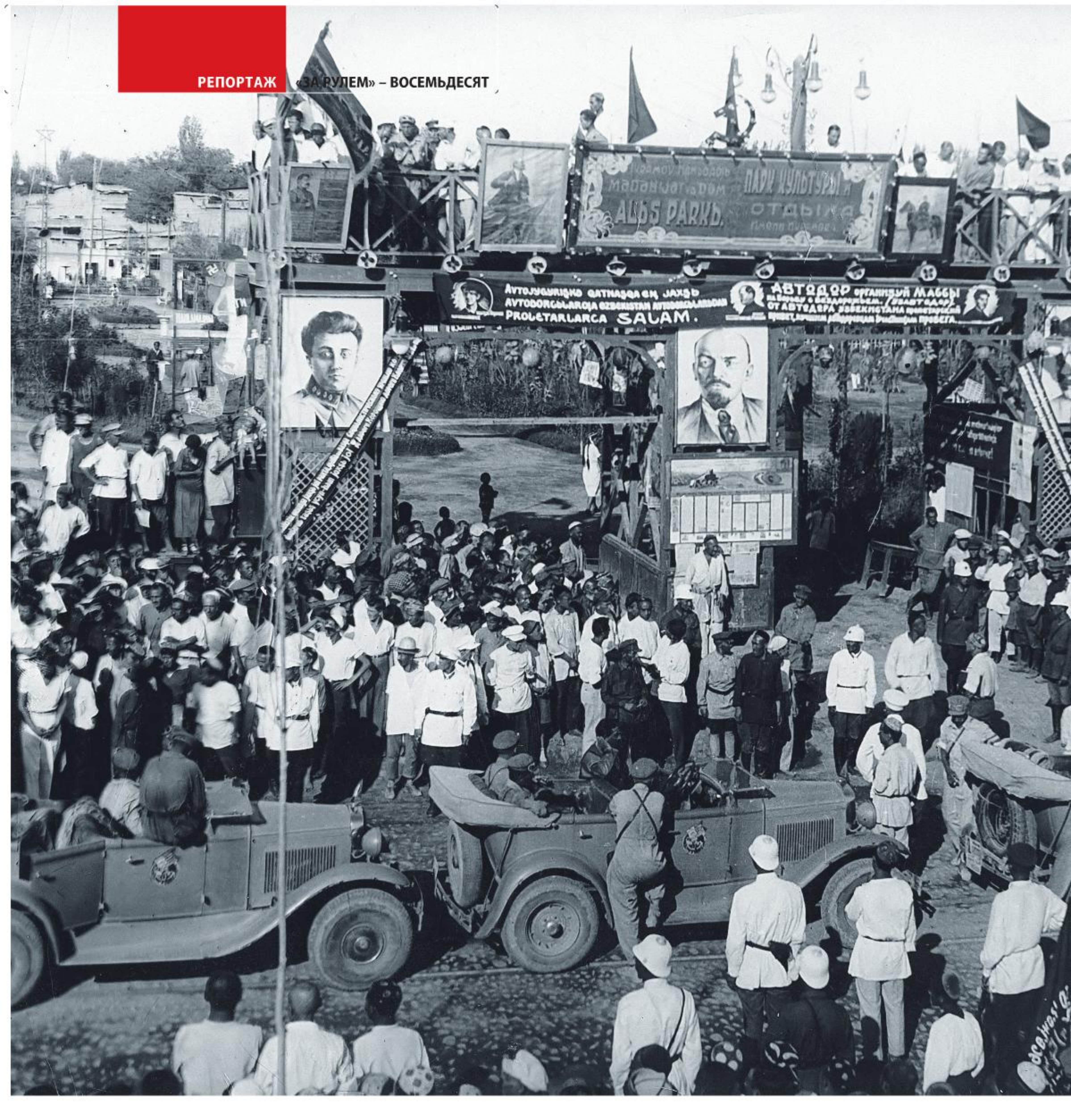
КОРОТКО

Фирму «Дэу» считают ключом к выздоровлению концерна «Дженерал моторс». Среди корейских производителей она заняла второе место, сбросив с него КИА. Сегодня продажи бывших «дэу» идут круто вверх. Например, когда в 2002 году «Джи-Эм» взял под крыло корейскую фирму, та продавала в Китае 50 000 своих авто. А в прошлом году это число выросло до 430 000, пусть и под именами «Шевроле» и «Бьюик»!

Компания «Веко» представила видеосистему заднего обзора «Перфект-Вью LCD590». У нее два объектива, один из которых обозревает ближнюю зону за кормой авто, а другой смотрит вдаль (при движении вперед). На случай, если водитель при движении задним ходом все же не заметит живое препятствие, в камеру вмонтирован еще и чувствительный микрофон.

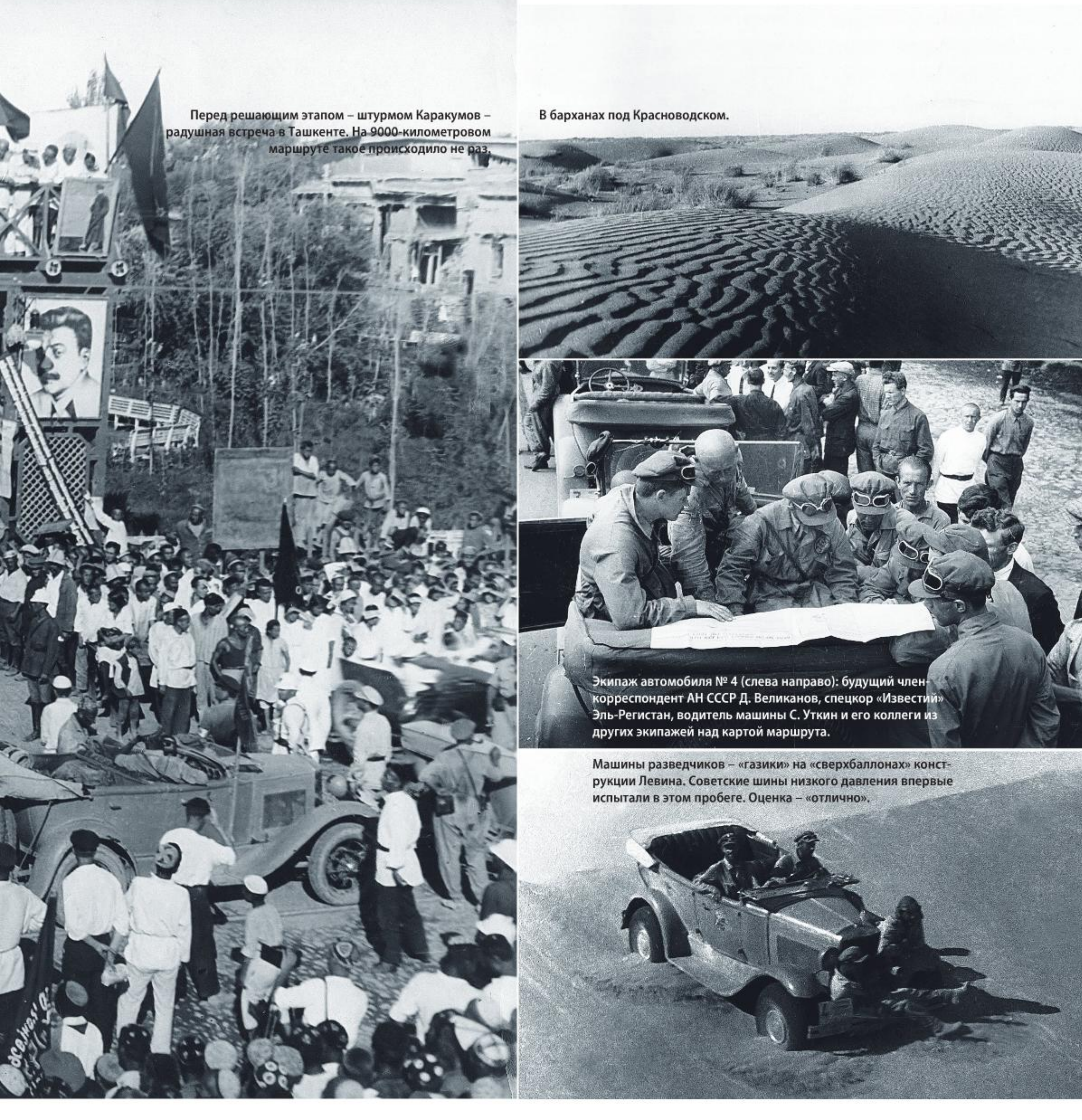


Первые автоматические радары, фотографирующие лица «гонщиков», появились ровно 50 лет назад. С тех пор они подвергались критике, становились жертвами вандалов, но тем не менее делают весьма дорогие «портреты» – по нескольку миллионов в год. В России о массовом применении радаров-регистраторов только говорят…



Исторический, героический

Так в свое время назвали прогремевший на всю страну Каракумский автопробег 1933 года, который вызвал, как писал «За рулем», «исключительный интерес широчайших трудящихся масс». К этому событию обращается Марк Тилевич. Фото участника пробега В. Кинеловского.



Перед решающим этапом – штурмом Каракумов – радушная встреча в Ташкенте. На 9000-километровом маршруте такое происходило не раз.

В барханах под Красноводском.

Экипаж автомобиля № 4 (слева направо): будущий член-корреспондент АН СССР Д. Великанов, спецкор «Известий» Эль-Регистан, водитель машины С. Уткин и его коллеги из других экипажей над картой маршрута.

Машины разведчиков – «газики» на «сверхбаллонах» конструкции Левина. Советские шины низкого давления впервые испытали в этом пробеге. Оценка – «отлично».

Увидев в начале номера эти фотографии, возможно, кто-то пожмет плечами: с какой стати в разделе «Репортаж» вдруг «преданье старины»? И окажется… не прав. Извлеченные из архива «За рулем» кадры имеют самое непосредственное отношение к дню сегодняшнему. Точнее даже – к ожидаемому через год.

Чуть подробнее об этом в конце, а сейчас скажу, что еще живы если не сами участники пробега, то, во всяком случае, те, кто о нем хорошо помнит. Я в их числе. Не забыл, как мы, четвероклассники московской школы № 4, рвались поехать в Парк культуры и отдыха на встречу с героями Каракумов. Никому из нас это не удалось. На всю столицу выдали только 25 000 билетов.

Представьте себе: в стране, разрушенной войнами и революцией, в сущности, менее чем за два года пущены реконструированный АМО и выросший в чистом поле Горьковский автогигант. Производство автомобилей обещало к концу 1933-го достичь 50 000. А это уже замах на то, чтобы стать чуть ли не третьими после Англии и Франции по выпуску машин в Европе! Ка-



В короткие минуты отдыха...

Где бы ни появились машины участников, к ним сразу же стекались люди. Кто-то вообще впервые смог потрогать автомобиль.

В Голодной степи и люди и машины испытывали острую нехватку воды. По норме полагалось два литра в сутки. За этим строго следил назначенный мирабом – хранителем воды – Эль-Регистан (впоследствии соавтор текста советского гимна).

ракумский пробег, равный по длине пройденного пути и преодоленным трудностям целому трансатлантическому перелету, как писал тогда один из инициаторов пробега Николай Осинский, стал зеркалом этих достижений. Я не случайно называю здесь имя главного (по принятой в то время терминологии «ответственного») редактора журнала «За рулем» – единственного издания, на титульном листе которого рядом с «Пролетарии всех стран, соединяйтесь!» стояло крупно набранное «Автомобиль – трудящимся!».

Видный экономист и общественный деятель Осинский, в разные годы возглавлявший Госплан и Госстат, был ярым поборником автомобилизма, одним из создателей быстро завоевавшего авторитет «Автодора» – общества содействия автомобилизации страны и дорожному строительству. Именно оно выступило организатором «Кара-Кума» – серьезнейшего экзамена молодому советскому автомобилестроению. Приложил к этому руку и «За рулем», прежде всего как «пропагандист и агитатор» пробега.

Шестого июля 1933-го колонна из 23 стандартных автомобилей ЗИС и ГАЗ, в которых, как подчеркивалось, все – советского производства (63 смежных предприятия соревновались за право «поставить свои части и агрегаты» на машины, идущие в пробег), двинулась по маршруту длиной 9000 км. Главная цель: испытать в самых различных условиях возможности советского автомобиля – «вести наблюдения за каждым шагом машины, каждым агрегатом, каждой деталью».

Никаких фантастических, трюкаческих, рекордсменских задач, писал «За рулем», мы перед нашим автомобилем не ставим. Нельзя же сколь-нибудь серьезно предполагать, что обычной конструкции, в основном двухосные советские машины только потому, что они советские, могут преодолевать сыпучие пески, болота, плавать! Тем не менее на сверхдлинном пути, где только 1600 км, условно говоря, шоссе, люди и машины испытывали на самом деле фантастические нагрузки. Труднейший участок – Каракумы – еще предстояло штурмовать, а позади, сообщает корреспондент ЗР, почти 5,5 тысячи километров по самым трудным дорогам и бездорожью. Уже были прыжки по изнуряющим кочкам Казахстана, дороги с сотнями арычных каналов, пересекающих путь,

пыль глубиной до полуметра, такая густая, что кажется, можно резать ее ножом.

Чего только не случалось в пути – непредвиденные препятствия, поломки, ремонт, но автомобили шли вперед на приступ песков Больших Каракумов. В конце концов и их одолели: «Машины идут в непроницаемых тучах пыли. Она часами висит в раскаленном воздухе, трудно дышать…».

Но вот все позади. В сентябре Москва встретила героев. Они рапортовали: серийные советские машины показали свои высокие качества и по проходимости, и по выносливости, и прочности. И вот финал – высшая оценка:

КОМАНДОРУ АВТОПРОБЕГА МОСКВА – КАРА-КУМ–МОСКВА МИРЕЦКОМУ
СЕКРЕТАРЮ ПАРТКОЛЛЕКТИВА КОЛОННЫ БЕНЕВОЛЕНСКОМУ
ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ЭХТУ

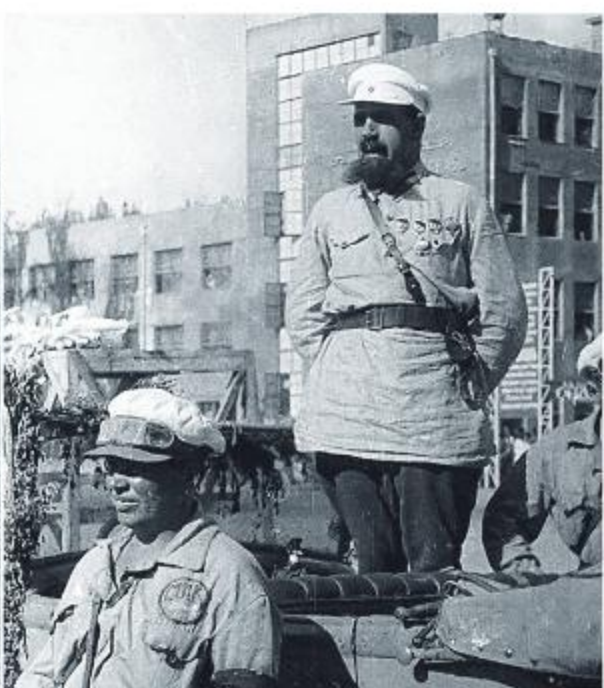
Горячо приветствуем мастеров исторического автопробега. Своей упорной и героической работой участники автопробега доказали высокое качество советских водителей, стандартных советских автомашин и покрышек, проложили новые пути советскому автомобилю.

СТАЛИН, МОЛОТОВ, ВОРОШИЛОВ, КАГАНОВИЧ

Мы, как можно догадаться, вернулись к давним публикациям «За рулем» не просто так. Через год нашему журналу – восемьдесят. Так что, считайте, вы познакомились с первым «репортажем» о предстоящем юбилее. Пока же приглашаем к конкурсу (см. ниже)



Там, где не хватало лошадиных сил, включались человеческие. Приходилось еще и сооружать объезды, настилы, делать многое…



Каракумский пробег был повсюду в центре внимания. Слева – герой гражданской войны, командующий Среднеазиатским военным округом комкор П. Дыбенко приветствует участников (Ташкент). Справа – в гостях у «каракумцев» академик Николай Вавилов (Тифлис).



Две колонны – автомобили и верблюды. Наверное, одна из самых первых таких встреч в стране.

«За рулем» в моей жизни

Если бы редакция хранила письма на эту тему, к предстоящему юбилею можно было выпустить солидную книгу: «ЗР – глазами читателя». Сожалеем, раньше не подумали об этом. Хотя еще не все потеряно. С вашей помощью, друзья, что-то можно восстановить. Этой цели и послужит предлагаемый нами конкурс.

В вашей судьбе (как и у ваших близких), наверно, случалось, когда почерпнутые в журнале сведения, обращение в редакцию выручали и помогали, когда ЗР влиял на принятие важных для вас решений, например, в трудных дорожных ситуациях или при выборе автомобиля, многое изменившего в вашей жизни. А может, вы вообще выиграли машину в конкурсах ЗР? Чего только не случалось! Напишите нам обо всем. Мы намерены публиковать в течение года лучшие из ваших сообщений в журнале и на сайте **www.zr.ru**. **Отправляйте их с пометкой «За рулем в моей жизни»** в любой форме – сжатой или развернутой (до 1–2 страниц) по адресу: **107045, Москва, Селиверстов пер., 10 или info@zr.ru**. Не забудьте только представиться и приложить фото. Ждем вашего вклада в юбилейный конкурс **до 1 ноября 2007 года**.

Авторам наиболее интересных писем будут вручены юбилейные сувениры, трем призерам – денежные призы, а победителю – приглашение на празднование 80-летия журнала.

PEUGEOT 206 SEDAN

1,4 л, 75 л.с., механическая коробка передач, комплектация XR, $13 200.

IRAN KHODRO SAMAND
1,6 л, 110 л.с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, комплектация LX, $14 000.

RENAULT SYMBOL
1,4 л, 98 л.с., механическая коробка передач, комплектация Expression, $15 274.

NISSAN ALMERA CLASSIC
1,6 л, 107 л.с., автоматическая коробка передач, комплектация SE, $18 740.

И третьего мира мало

Недорогие седаны – признанные фавориты в странах «третьего мира». В России предложений также немало: на тест мы пригласили двух «уроженцев» Ирана, машины турецкой и корейской сборки… Выбирал Михаил Гзовский. Фото: Александр Батыру.

IRAN KHODRO SAMAND

Автомобиль создавали в конце 1990-х на базе «Пежо-405». Выпуск начали в 2000 году.

- **Двигатели:** бензиновые 1,6 и 1,8 л (110 и 100 л.с.).
- **Коробка передач:** 5-ступенчатая механическая.
- **Комплектации:** Basic, EL, Norma, LX.
- **Цена:** $10 950–14 000.



ВСЯ КОРОЛЕВСКАЯ КОННИЦА

Старый конь борозды не испортит – видимо, этой пословицей руководствовались на заводе «Иран Ходро», осваивая перелицованный «Пежо-405» и называя его «Самандом», или по-нашему – «Скакуном». Действительно, проверенная конструкция исключает неприятные сюрпризы. Моторы неприхотливы к топливу; подвески – торсионная сзади и «Мак-Ферсон» спереди претендуют на неубиваемость... ну а главный козырь для покупателя – размер! «Саманд» просторен сзади, у него правильной формы багажник. А с дорожным просветом 180 мм он не спасует перед провинциальными ухабами. Внешность? Ну, староватa…

Уговаривая себя быть снисходительным, потянул за ручку и распахнул дверь: в нос ударил резкий пластмассовый запах. Смириться с ним я так и не смог, поездка каждый раз напоминала посещение магазина бытовой химии.



«Саманд» не удивит ни качеством исполнения, ни материалами. Они сравнимы с китайскими или российскими, нежели с европейскими.

Как это нередко бывает, незатейливые приборы не вызывают проблем со считыванием информации.



По простору на заднем сиденье «Саманд» – безусловный лидер теста.

Багажник «Скакуна» снаружи кажется более объемистым. Тем не менее отсутствие выступающих колесных арок и широкий проем делают его весьма удобным.

Рядом с рычагом для регулировки подушки по высоте – клавиша электропривода спинки.

Оценка за эксплуатацию «Саманда» была снижена: крайне неудобно расположен бачок омывателя.

Общая оценка **7,5**

IRAN KHODRO SAMAND – восточное искушение. Так много автомобиля за такие деньги! Расплата за дешевизну – устаревшая конструкция, посредственное качество сборки и материалов.

+ Большой дорожный просвет, хорошая плавность хода, простор на заднем сиденье.

– Неудобное переднее сиденье с недостаточной регулировкой по длине, тяжелая и неинформативная педаль тормоза, тугое переключение передач, скромная динамика, посредственная отделка.

Обычно там покупатели не задерживаются; может быть, поэтому мне все казалось, что «Саманд» недостаточно быстр?

Нам уже довелось поездить на этой машине, но с 1,8-литровым 8-клапанным мотором мощностью 100 л.с. Тот «Саманд» не блистал разгоном, но неплохо тянул на «низах». Поводом для повторной встречи стало появление модификации с новым двигателем: при объеме 1,6 л этот 16-клапанник развивает на 10 л.с. больше. Значит, «Скакун» перейдет с аллюра в галоп! Увы, ожидания не оправдались. Субъективно машина не стала разгоняться быстрее, но уверенная тяга на низких оборотах пропала. Мотор оживает лишь после 3000 об/мин, поэтому приходится чаще работать рычагом коробки. Он, кстати, слишком смещен вперед, и некоторые водители задевали костяшками пальцев консоль.

В поисках мелких придирок незаметно пролетела сотня километров, и я вдруг понял: «иранец» почти не напрягает. Доброго слова заслуживает звукоизоляция: ни шины, ни мотор, ни аэродинамические шумы на скоростях до 100 км/ч не досаждают. Ход довольно тяжелого автомобиля кажется мягким и убаюкивающим, но серьезные дефекты дороги не дают задремать за рулем: на них «Саманд» проявляет легкое недовольство. А если свернуть на извилистую «тропу» и припустить побыстрее? «Саманд», кажется, не против! Усилие на руле оптимально, а реакция на попытку скорректировать курс лишь слегка запаздывает. Только чрезмерно тяжелый руль заслужил нелестные эпитеты при маневрах на парковках.

А что скажут пассажиры? Они довольны: пространства над головой предостаточно, в плечах тесно лишь трем взрослым, крепким мужчинам. Жаль, в роли «грузовика» «Саманд» не идеал: спинка заднего сиденья закреплена жестко. Официальный сайт «Иран Ходро» сообщает: до конца года в России планируют продать 15 тысяч «самандов». Интересно, удастся?

NISSAN ALMERA CLASSIC

Седан «Ниссан-Алмера Классик» сходит с конвейера в Корее, на котором также собирают близнеца «Самсунг-SM3».

- **Двигатель:** бензиновый 1,6 л (107 л.с.).
- **Коробки передач:** механическая 5-ступенчатая, 4-ступенчатый «автомат».
- **Комплектации:** PE, PE+, SE.
- **Цена в России:** $14 090–18 740.



КЛАССИКА ЖАНРА

Сосед по гаражу издалека принял «Алмеру Классик» за «Пассат», а потом удивился цене на базовую машину: «Я бы такую купил только за внешность!». Действительно, «Ниссан» выглядит наиболее гармоничным в нашей компании, и это наверняка станет для многих решающим.

Если вам доводилось ездить на обычной «Алмере», то сравнение с «классиком» покажется особенно интересным. Салон отделан скромнее и полон незнакомых деталей. Немудрено: за привычным именем скрывается корейский «Самсунг», по сути – другой автомобиль. Из откровенных архаизмов – ползунок регулировки температуры. Но качество изготовления таково, что пользоваться печкой даже удобнее, чем во многих моделях с вращающимися рукоятками.

У нас «Алмера Классик» – в комплектации, близкой к максимальной; главное отличие от остальных машин теста – автоматическая трансмиссия. Двигатель для всех версий один – только 1,6-литровый с регулировкой фаз CVTC. Разгон, не-



Пластики и ткани в салоне «Ниссана» – самые высококачественные.

Крупные цифры и шкалы без затей – неброско, зато эффективно.

«Алмера» визуально воспринимается широкой, но на заднем сиденье тесно.

У «Ниссана» самый скромный багажный отсек и спинка сиденья не складывается…





Знакомая многим владельцам японских машин схема регулировки подушки сиденья – не самая удобная.

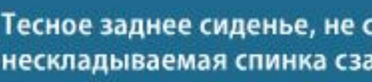
Автоматическая коробка обычно работает четко и быстро, однако впечатление портит нелогичное поведение в «кик-дауне».

Общая оценка **7,7**

NISSAN ALMERA CLASSIC – выглядит дороже большинства одноклассников, но по ездовым дисциплинам и практичности не лидер.



Тяговитый двигатель, хорошее качество сборки, солидная сбалансированная внешность.



Тесное заднее сиденье, не самый большой багажник, нескладываемая спинка сзади, жесткая подвеска, «пустой» руль, шум от качения шин.

смотря на «автомат», довольно шустрый – спасибо хорошей тяге на низких оборотах. Тем не менее радужная картина подпорчена. В самый ответственный момент коробка не пожелала реагировать на прожатую в пол педаль и осталась на повышенной передаче, заставив мотор разгонять машину с 2000 об/мин, а меня – извиняться перед догоняющими.

«Алмера Классик» однажды была на тесте (ЗР, 2006, № 8). Тогда эксперты остались довольны звукоизоляцией. На этот раз шум шин оказался куда настойчивей: вероятно, дело в шипах. Оценка плавности хода неизменна: она хуже, чем у других участников теста. Подвеска заставляет притормаживать перед трамвайными путями там, где другие проходят без видимого напряжения. Передается на кузов и вся дорожная мелочь. Может, это плата за спортивный характер? Ничуть! С ростом скорости возникает диагональная раскачка, а рулевое управление становится аморфно-пустым.

Роль машины на все случаи жизни «Алмера» сыграет с натяжкой. Багажник самый скромный. «А сзади-то как тесно – теща не усядется!» – расстроился сосед по гаражу. Когда он услышал про нескладываемую спинку заднего сиденья, его энтузиазм совсем пропал…

МАСШТАБНАЯ КОПИЯ

Мнение большинства (к которому в данном случае отношу и себя) о внешности седана «Пежо-206» поначалу было невысоким. Мол, странно выглядит на фото тяжеловесная «филейная» часть, кардинально поменявшая задорный имидж хэтчбека. Все изменилось, стоило подойти к живой машине. Да это же масштабная копия флагмана «Пежо-607»!

Интересно, что седанчик выпускает та же фирма «Иран Ходро», что и «Саманд». Но такое ощущение, что их разделяют десятилетия! «Пежо» собран гораздо аккуратнее и, пожалуй, ничем не уступит исходному французскому хэтчбеку. Ждать откровений в интерьере десятилетней давности не приходится, но и поводов для грусти он не дает.

PEUGEOT 206 SEDAN

Модель дебютировала с кузовом хэтчбек в 1998 году. Седан выпускают по лицензии в Иране, поставляют в Россию с конца 2006 года.

- **Двигатели:** 1,4 и 1,6 л (75 и 110 л.с.).
- **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый «автомат».
- **Комплектации:** XR, XT.
- **Цена:** 329 000–463 000 руб. ($12 360–17 400).



После первых стартов от светофора я не выдержал и полез за техпаспортом. Неужели всего 75 сил? Так и есть! Удачно подобранные передаточные числа в сочетании с 8-клапанным мотором объемом 1,4 л позволили совершенно спокойно чувствовать себя в потоке. Двигатель с удовольствием раскручивается до 5500 об/мин, передачи переключаются быстро и точно, несмотря на растянутые ходы рычага.

На трассе 206-й гораздо мягче «Алмеры Классик», но уступает «Саманду». Немудрено: длина машины выросла на 350 мм, поэтому конструкторы оснастили его более жесткой и энергоемкой задней подвеской от универсала 206W. Стоит бросить в багажник пару чемоданов, седан становится мягче. Неожиданным откровением стала управляемость. «Двести шестой» всегда был азартным автомобилем, позволявшим ехать в поворотах чуть быстрее одноклассников. Побывавший некогда в моих руках иранский хэтчбек 206 (ныне в



Этому интерьеру время, кажется, нипочем! Его разработали более десяти лет назад.

Собранные в кучку приборы отличает красная подсветка.



Кнопки управления передними стеклоподъемниками расположены не самым удобным образом.

Высоким водителям удобнее всего будет именно в «Пежо», вот только сидеть за рослым несладко.

Объем багажника существенно снижают чрезмерно выдающиеся в «кладовку» торсионы крышки.



Общая оценка

7,8

PEUGEOT 206 SEDAN – практичная версия немолодой, но все еще конкурентоспособной модели. Приемлемый уровень комфорта, разумное сочетание цены и качества.



Не «по силам» хорошая динамика, четкая работа коробки передач, большой диапазон регулировки водительского сиденья.



Рулевое управление без обратной связи и рыскание на высоких скоростях, отсутствие ABS, малый дорожный просвет при длинных свесах.

салонах его уже не найти) тоже отличался задорным характером. Что же произошло с седаном? Сдается, рулевое управление подвергли серьезной ревизии – и не самой удачной. На скоростях за 100 км/ч «Пежо» начинает нервничать, это передается водителю: автомобиль требует постоянного подруливания. Быстро ехать не хочется и потому, что внутренний голос напоминает: «Не забывай, тут нет ABS!».

Правда, многим потенциальным покупателям не до высоких скоростей: им важен простор и «кладовка». Если за руль сядет рослый водитель, заднему пассажиру придется несладко. Впрочем, ситуация повторилась бы и в трех других автомобилях, будь у них продольная регулировка водительского сиденья столь же щедрой.

Багажник «Пежо» вырос в объеме на целых 139 л! В отличие от «Саманда» и «Алмеры», здесь складываются и спинка, и подушка заднего сиденья. Ну а ценник не вызовет шока, даже если приобрести кое-что из списка опций или выбрать мощную 110-сильную версию, а также автоматическую трансмиссию «типтроник».

НЕ РОДИСЬ КРАСИВЫМ

«Рено-Символ» повзрослел и уступил низшую ценовую нишу «Логану». Как заставить покупателя платить за знакомую модель по прошествии семи с лишним лет уже не четырехзначную, а пятизначную сумму в пресловутых «у.е.»? Нужны изменения, хотя бы косметические. Обновленный «Символ» перед вами: чуть подправили радиаторную решетку, передний бампер, кнопка в крышке багажника переселилась в фирменный ромбик. И все?!

Внутри прогресс заметнее: округлые формы передней панели уступили место более строгим линиям. В целом салон производит солидное впечатление, а главное – водителю по-прежнему удобно. Пухлый руль оптимального сечения, рычаг механической коробки – под рукой, радует четкая избирательность. Придраться можно лишь к большому ходу педали сцепления: троганье иногда выходит «рваным».

RENAULT SYMBOL

Производят в турецком городе Бурса с 1999 года. Автомобиль претерпел рестайлинг в 2002-м, затем в 2006 году.

- **Двигатели:** бензиновые 1,4 л (75, 98 л.с.).
- **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый «автомат».
- **Комплектации:** Authentique, Expression, Expression+.
- **Цена:** $11 199–14 399.



Для человека, только что пересевшего с «Алмеры», «Рено» кажется седаном бизнес-класса. Плавность хода и энергоемкость подвески просто отменные! Автомобиль полностью игнорирует стыки и шероховатое покрытие, а перед трамвайными путями можно не притормаживать. Опровергая ехидные предположения, демонстрирует к тому же достойную управляемость. «Символ» незыблем при движении по прямой, руль отзывчив и в любых условиях сохраняет баланс между повышенной чуткостью и флегматичным равнодушием. Мотор тоже поднял настроение: при объеме 1,4 л он добросовестно берется за работу с 1500 об/мин, а с 3500 оборотов окончательно просыпается и подначивает давить на газ еще и еще, вплоть до срабатывания ограничителя – выше 6000 оборотов.

Но боюсь, спутники пропустят мимо ушей ваши хвалебные возгласы – в надежде по-



Передней панелью поделилась модель «Клио» второго поколения.

Серым по белому: такая цветовая схема комбинации приборов не способствует хорошему чтению показаний в светлое время суток.



Дополнительный дисплей на консоли отражает информацию о выбранной радиоволне, текущем времени.

«Рено» уступает по простору для задних пассажиров не только «Саманду», но и «Пежо».



На первый взгляд, «Рено» не рекордсмен по объему «кладовки», но на деле он – лидер.



Подрулевое управление магнитолой – опция не самая дешевая.



Общая оценка
7,8

RENAULT SYMBOL – прекрасно подходит для российских дорог, хорош для перевозки груза. Однако скромная задняя часть салона и довольно высокая цена заставят многих призадуматься.

+ Высокая плавность хода, хорошая звукоизоляция, приемистый двигатель.

– Теснота на заднем сиденье, посредственный обзор через салонное и наружные зеркала, чрезмерно чувствительные тормоза.

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	IRAN KHODRO SAMAND	NISSAN ALMERA CLASSIC	PEUGEOT 206 SEDAN	RENAULT SYMBOL
Рабочее место водителя				
Сиденье	6	8	8	8
Органы управления	7	8	8	7
Обзор	8	8	8	7
Салон				
Передняя часть	8	8	8	8
Задняя часть	9	7	8	7
Багажник	8	7	8	8
Ходовые качества				
Динамика	7	8	8	8
Тормоза	7	8	7	7
Поведение на дороге	8	8	7	8

Модель	IRAN KHODRO SAMAND	NISSAN ALMERA CLASSIC	PEUGEOT 206 SEDAN	RENAULT SYMBOL
Комфорт				
Шум	8	7	8	8
Плавность хода	8	7	8	9
Климат	7	8	8	8
Приспособленность к России				
Геометрическая проходимость	9	8	7	8
Сервис	6	8	8	8
Эксплуатация	7	8	8	8
Общая оценка	**7,5**	**7,7**	**7,8**	**7,8**

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

быстрее доехать или хотя бы сделать привал. Троим сзади крайне неуютно: «жмет» и в плечах, и в коленях, да и выход неудобный. Зато по части перевозки багажа «Символ» – молодец. Когда машина вышла на наш рынок, трансформацией заднего сиденья она похвастать не могла, теперь спинка откидывается. Да и багажник – немаленький.

Ну-с, какую же модель предпочесть? Помимо объективных показателей, существует и вечное «нравится – не нравится». Как говорится, на цвет, вкус и запах... Но собираясь в автосалон, глянуть в таблицы и свериться с нашими впечатлениями и оценками будет не лишним. □





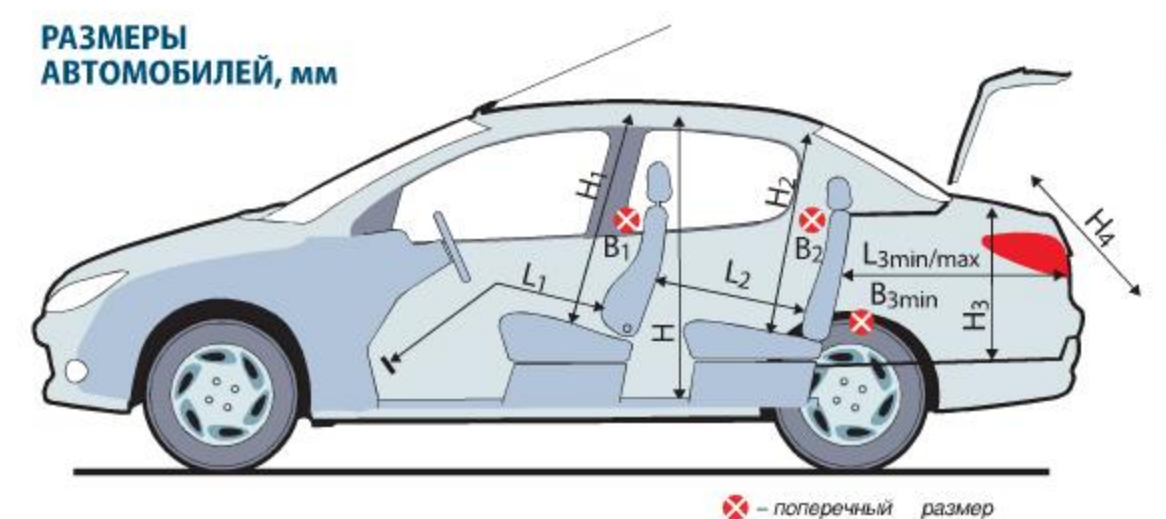
Михаил Гзовский: «Вот уж где машины на любой вкус: «Саманд» просторен и вместителен, «Символ» порадует управляемостью и комфортом, «Пежо» и «Алмеру» предпочтут те, для кого внешность играет если не главную, то, по крайней мере, не последнюю роль».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	IRAN KHODRO SAMAND	NISSAN ALMERA CLASSIC	PEUGEOT 206 SEDAN	RENAULT SYMBOL
Общие данные				
Размеры, мм:				
длина/ ширина/ высота	4410/1720/1460	4510/1710/1450	4188/1655/1452	4191/1639/1440
база	2760	2535	2442	2473
колея спереди/сзади	1440/1450	1480/1480	1437/1428	1406/1385
Объем багажника, л	500	460	384	510
Радиус поворота, м	5,5	5,3	5,2	5,2
Масса снаряженная/ полная, кг	1200/1610	1160/1700	н.д.	980/1500
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,0	13,9	14,6	11,2
Максим. скорость, км/ч	185	177	170	186
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/70	АИ-92–95/55	АИ-95/55	АИ-95/50
Расход топлива, л/100 км: загородный/городской/ смешанный цикл	9,9/7,1/8,5	6,0/10,4/7,6	5,0/8,5/6,4	5,4/9,9/7,0
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/ число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/8	Р4/16
Рабочий объем, см³	1578	1596	1360	1390
Степень сжатия	10,5	9,5	10,2	10,0
Мощность, кВт/л.с.	80/110 при 5500 об/мин	79/107 при 6000 об/мин	55/75 при 5500 об/мин	72/98 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	142 при 4000 об/мин	146 при 3600 об/мин	120 при 2800 об/мин	127 при 3750 об/мин
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	М5	А4	М5	М5
Передаточные числа I/II/III/IV/V/з.х.	3,42/1,95/1,37/1,05/ 0,85/3,58	н.д.	3,42/1,81/1,28/0,98/ 0,77/3,58	н.д.
Главная передача	3,8	н.д.	4,06	н.д.
Ходовая часть				
Подвеска:				
спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	торсионная	продольные рычаги, поперечная балка	торсионная	упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза:				
передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
задние	барабанные	барабанные	барабанные	барабанные
Размер шин	185/65R15	185/65R15	175/65R14	175/65R14

Автомобили на тест предоставлены:
«Иран Ходро Саманд » – автосалоном «АВТОДРУГ», «Ниссан-Алмера Классик» – «НИССАН МОТОР РУС», «Пежо-207 седан» – ЗАО «ЛИОНЪ», «Рено-Символ» – ОАО «АВТОФРАМОС».

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	IRAN KHODRO SAMAND	NISSAN ALMERA CLASSIC	PEUGEOT 206 SEDAN	RENAULT SYMBOL
L_1	945–1120	915–1095	920–1115	965–750
L_2	675–860	645–890	540–930	545–840
H	1190	1175	1190	1180
H_1	970	995	1030	990
H_2	955	890	935	910
B_1	1370	1340	1350	1340
B_2	1350	1335	1280	1310
$L_{3\,min/max}$	1010	955	980/1565	1035/1660
$B_{3\,min}$	1130	1060	1145	975
H_3	505	515	510	520
H_4	460	430	450	420



Фрак народный

А ведь всего лет десять назад такой – вполне доступный (пусть и не самый дешевый) костюм считали бы фраком…

Десятое поколение седана «Тойота-Королла» стартует вместе с хэтчбеком «Аурис». Но автомобили различаются не только числом дверей. В детали вникал Сергей Канунников. Фото автора и «Тойоты».

Эволюция эволюцией, а значительные изменения всегда замечаешь вдруг. Подобно тому, как иногда утром понимаешь: за ночь наступила весна, я вдруг осознал, что современный 1,4-литровый мотор отличается от еще недавних предков равного объема, как… зима от весны. Конечно, все это произошло не мгновенно – двигатели совершенствовали десятилетиями. Но для меня пограничной стала именно «Тойота-Аурис». Почти 100 л.с. с 1,4 л, вообще-то, совсем не рекорд, да и 130 Н·м при 4400 об/мин – вроде ничего особенного. Но отнюдь не маленькая машина ну очень резво разгоняется, прекрасно держится в потоке на шоссе, легко набирает ход на высших передачах уже с 2000 об/мин.

По меркам нынешнего века, «Аурис» – нормальный, народный автомобиль.

АУРА ОТ «АУРИСА»

Хэтчбек проектировали в первую очередь для Европы. В Великобритании и Турции будут собирать трех- и пятидверные автомобили; в Россию поступят лишь последние. «Аурис», по замыслу создателей, должен воплощать энергичный, молодежный стиль. Фирма подчеркивает: это иной, нежели «Королла», автомобиль, хотя и на той же платформе. Машинка собранная, поджарая, но вовсе не маленькая, тем более – не тесная. База на сто с лишним миллиметров больше, чем у «десятки», и на столько же меньше, чем у «Авенсиса». За этими цифрами – удобная посадка спереди и вполне вольготная сзади. В ширину четверо тоже не почувствуют себя скованными.



ДО ДЕСЯТОГО КОЛЕНА

«Тойота-Королла» дебютировала в 1966-м под рекламным лозунгом «Автомобиль для каждого». Вполне добротный, пусть и без ярких черт автомобиль оснащали мотором 1,08 л мощностью 60 л.с. и 4-ступенчатой коробкой передач. Уже в 1967-м 15 тысяч машин ушли на экспорт. С тех пор выпустили 32 млн. «королл», побив все рекорды долголетия. Правда, есть в этом некое лукавство. Под одним именем, в отличие от других многомиллионных моделей, делали совсем разные машины. Тем не менее – впечатляет!



А в высоту «Аурис» и вовсе с запасом. Сходство с компакт-вэнами подчеркнуто и треугольными передними стойками с маленькими окошками. Вопреки первому впечатлению, обзорность не хуже, чем у многих аналогов.

Интерьер, наверное, порадует тех, кто твердо знает, что такое блютус, ай-под и прочие достижения XXI века. Много пластика, похожего на алюминий, необычна архитектура консоли с высоко расположенным рычагом переключения передач и хлипким ручником. Покачать его из стороны в сторону заставила именно оригинальность. Не привлекай внимания – не заслужишь лишней критики.

Пластик передней панели удивительно дешевый – жесткий и гулкий. А сиденье



«Аурис» и «Королла» в дорогой комплектации – с раздельным климат-контролем и навигацией. Представители фирмы не исключают, что последняя опция будет доступна и в России.



В «Аурисе» немало оригинальных деталей. В целом салон комфортный, но пластик мог быть и побогаче. За такие-то деньги...

Тот, кто хорошо знает «Короллу», почувствует себя дома. Отделка панели приборов помягче, нежели в «Аурисе».



Поначалу индикаторы, вмонтированные в тахометр и спидометр, показались странными, потом даже понравились.

Два вещевых ящика – радость барахольщика. Подстаканник… Тоже хорошо!



словно собрано из двух частей, заимствованных у разных машин. Спинка – с претензией на развитые боковины, строгая и излишне жесткая. Зато из подушки нижняя часть тела беспрепятственно выезжает даже во вполне безобидных поворотах. А ведь «Аурис» может проходить их намного быстрее!

ТОНКОСТИ ХАРАКТЕРА

Энергичная езда «Аурису» и его водителю – в удовольствие. Даже с мотором 1,4 л. С 1,6-литровым, естественно, еще веселей. Отменна шумоизоляция: на 120 км/ч тихие шины слышнее мотора. На приборной панели очень рано (когда быстрая стрелка тахометра на 2000–2500 об/мин) загораются надпись Shift и зеленая стрелка, призывающие включать повышенную передачу. Попробовал следовать инструкции: ничего, ехать можно. Наверняка так мы с «Тойотой» сэкономим немало бензина; правда, гонщиками не прослывем.

Подвеска и рулевое управление с электроусилителем явно «заточены» под евро-



Под полом неплохого багажника – ниша, куда поместится полноразмерное запасное колесо.



«Аурис» не выглядит тяжеловесным, но просторен, высок внутри почти как иные мини-вэны.

Формой багажника, припухлостью фонарей «Королла» напоминает «Кэмри». Впрочем, солидность ее не портит.



На задних сиденьях обоих автомобилей вполне просторно.

пейские дороги. «Аурис» послушен, быстро, без промедлений реагирует на руление. Пожалуй, для езды по нашим шоссе я бы даже немного «распустил» рулевое. Короткоходная подвеска отлично работает на хороших дорогах, обеспечивает минимальные крены. Неплохо, не передавая все неровности на кузов, «перещелкивает» канавки. Но не канавы! Едва заехал для фотосъемки на каменистую дорожку, тут же ощутил, как автомобиль недовольно вывешивает колеса, словно протестует.

В «Аурис» вложили все лучшее, что есть в арсенале конструкторов массовых машин. Доступ без ключа, литые диски, раздельный климат-контроль, хорошая «музыка» – только плати. Вот только цена… Ее пока не называют, но намекают: самый доступный «Аурис» будет несколько дешевле самой дорогой «Короллы». Кстати, пора познакомиться и с ней.

НЕ БАГАЖНИКОМ ЕДИНЫМ

«Королла» действительно отличается от «Ауриса» не только формой кузова и дизайном. Маленькая «Кэмри» – первая ассоциация при встрече с «Короллой» – столь же просторна, как хэтчбек. У седана те же моторы, обеспечивающие хороший разгон и уверенную тягу.

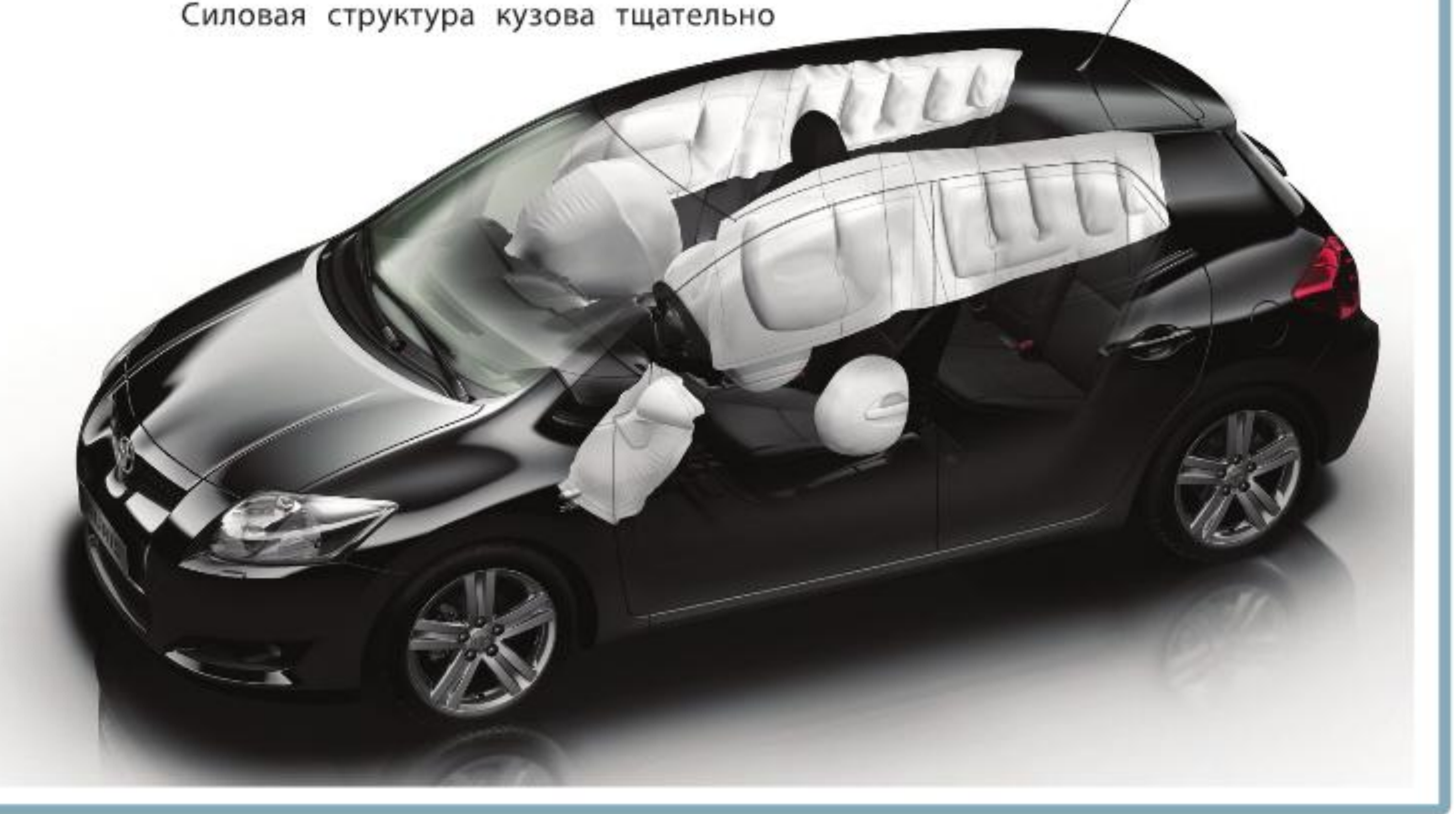
Но салон ориентирован на менее эксцентричных потребителей, ценящих удобства выше оригинальности. Рычаг коробки передач – на привычном месте, ручник – без затей, сиденья (ура!) – без псевдоспортивных штучек, проще, а главное, для повседневной езды – комфортабельней.

На ходу машина тоже чуть мягче, спокойней «Ауриса». Именно о таком, как на «Королле», руле мечтал, управляя хэтчбеком. При этом автомобиль отнюдь не расхлябанный – он послушен, уверенно цепляется за дорогу, не рыская на неровностях.

Отъездив на «Аурисе» с механической коробкой передач, попробовал на «Королле» роботизированную (по терминологии фирмы Multi Mode). Прогресс здесь заметен не меньше, чем в двигате-

ПОСТРОИЛИ РЕДУТ

Предыдущее поколение выпускали с 2001 года. В нынешние «Короллу» и «Аурис» вложили все самое современное с прицелом на завтра и даже послезавтра. Силовая структура кузова тщательно проработана с точки зрения безопасности. Здесь может быть девять (!) подушек и шторок, включая спасающую колени водителя. В базовой комплектации – четыре эйрбега.



лях. По сравнению с иными агрегатами этот работает прилично. Если не требовать от машины гоночных навыков, не давить педаль газа в пол, а работать ею в полхода, машина отвечает вполне адекватно – энергично. Пожалуй, лишь в рваном городском движении робот немного раздражает, порой переключаясь без нужды. Но памятуя об удобстве, с этим вполне можно смириться. А доведется быстро обгонять на шоссе – спуститесь на пару передач ниже вручную «лепестками» под рулем. Кроме того, поездив на машине недельку, наверняка можно сдружиться с ней и не допускать лишних переключений.

Toyota Corolla – если и не фрак, то добротный, удобный, при этом доступный пиджак. Auris – скорее дорогой костюм… для физических упражнений.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	TOYOTA AURIS 1,4l	TOYOTA AURIS 1,6l	TOYOTA COROLLA 1,4l	TOYOTA COROLLA 1,6l
Общие данные				
Размеры, мм:				
длина	4220		4540	
ширина	1760		1760	
высота	1515		1470	
база	2600		2600	
колея спереди	1524		1535	
сзади	1522		1535	
Объем багажника (VDA), л	354/761		450	
Снаряженная масса, кг	1220–1275	1230–1305	1225–1270	1240–1295
Полная масса, кг	1720	1750	1735	1760
Время разгона 0–100 км/ч, с	13,0	10,4 (12,1)*	13,0	10,4 (12,1)
Макс. скорость, км/ч	170	190	170	195
Топливо	АИ-95			
Запас топлива, л	55			
Расход топлива, л/100 км:				
загородный цикл	5,9	5,9	5,7	5,7 (5,8)
городской цикл	8,7	8,5 (9,0)	8,6	8,4 (9,0)
смешанный цикл	6,9	6,9 (7,1)	6,7	6,7 (6,9)
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно			
Конфигурация	P4			
Число клапанов	16			
Рабочий объем, см^3	1398	1598	1398	1598
Степень сжатия	10,5	10,2	10,5	10,2
Мощность, кВт/л.с.	71/97	91/124	71/97	91/124
при об/мин	6000	6000	6000	6000
Крутящий момент, Н·м	130	157	130	157
при об/мин	4400	5200	4400	4400
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная			
Коробка передач	M5	M5(A5)	M5	M5(A5)
Ходовая часть				
Подвеска:				
спереди	типа «Мак-Ферсон»			
сзади	упругая поперечная балка			
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем			
Тормоза:				
передние	дисковые вентилируемые			
задние	дисковые			
Размер шин	195/65R15, 205/55R16			

**В скобках данные для версии с роботизированной коробкой передач.*

ЦВЕТ И ВКУС

У нас «Королла» стоит от 18 600 до 24 600 долларов (четыре фиксированные комплектации). Базовая – с ABS, «брейк эсcистом», кондиционером, передними электрическими стеклоподъемниками и мотором 1,4 л. Интересно, что автомобиль с 1,6-литровым двигателем и механической коробкой стоит столько же, сколько и версия с роботизированной коробкой – 19 950 долларов. Пожалуй, я бы выбирал из этих модификаций, хотя для города и езды с небольшой загрузкой достаточно и меньшего мотора. «Аурис» – симпатичный, просторный, оригинальный по отделке, но менее комфортный, более резкий в реакциях, мне показался хуже приспособленным к повседневной российской жизни. А вам? □

Месье универсал

Вслед за обновленными хэтчбеком и седаном на наш рынок выходит «Рено-Меган» с кузовом универсал. Своими впечатлениями делится Максим Сачков. Фото: Георгий Садков.

Охранник на проходной подозрительно смотрел в мою сторону – я уже несколько минут пытался подстроить кресло новенького универсала «Рено-Меган». Нашел! Две абсолютно одинаковые ручки прямо под коленями. Одна для продольной регулировки, другая отвечает за наклон спинки. А как подвинуть рулевую колонку? Человек в форме уже направился к машине, а штурвал все не двигается с места. Кто бы мог подумать, что ручка расположена где-то в стороне, на нижней части приборной панели!

Есть все-таки во всем французском (в широком смысле слова, включая Париж и продукцию автомобилестроения) некий шарм. Или дело в нашем восприятии? В общем, не стану утверждать, что товары из этой страны лучшие в мире. Они неординарны – и тем самым привлекательны.

Например, этот универсал. Он, как все истинные французы, наделен яркой внешностью. И пускай семейный «Меган» уступает в экстравагантности хэтчбеку, зато куда элегантнее одноименного седана.

Главные козыри «Истейта» – практически квадратный багажник примерно метр на метр и к тому же почти 900 мм от пола до потолка. Естественно, найдется место и длинномерам. Нужно лишь разложить сиденье целиком или по частям (40:60), и багажник удлинится еще на 700 мм. Жаль только, обивка маркая. Ведь когда-нибудь да придется уложить в светлый салон пыльную коробку или велосипед. Это все равно, что убираться в доме в белоснежной рубашке – сам не заметишь, как поставишь отметину на видном месте. По-моему, лучше уж подыскать более мрачную, зато практичную обивку, благо выбор имеется.

Поговаривают, что французское обаяние скрыто не столько во внешности, сколько в манерах. Ну, удиви меня, мон шер! У этого универсала 2,0-литровый бензиновый мотор с четырехступенчатым «автоматом». На первый взгляд, неплохой дуэт, однако через пару километров понимаешь, что ждал большего. Резвостью двигатель не выделяется, но каждое ускорение сопровождает звучным рыком. «Зато» истинно французский менталитет демонстриру-

RENAULT MEGANE ESTATE



«Рено-Меган» второго поколения с кузовом универсал увидел свет в 2003 году. В прошлом году внешность слегка освежили, шире стала гамма двигателей.

- **Двигатели:** бензиновые 1,4, 1,6 и 2,0 л (100, 110 и 135 л.с.), дизельные 1,5–2,0 л (85–150 л.с.). В России – только бензиновые 1,6 и 2,0 л.
- **Коробки передач:** 5- и 6-ступенчатые механические, 4-ступенчатая автоматическая.
- **Комплектации:** Authentique, Expression, Dynamique, Privilege.
- **Цена в России:** $19 899–27 899.
- **Тестовый автомобиль:** 2,0 л, 134 л.с., 4-ступенчатый «автомат», комплектация Privilege, опции, $29 655.

ет коробка: то неспешно, в духе династии Меровингов (первые властители франков, прозванные ленивыми, поскольку разъезжали по стране в лежачих повозках), реагирует на команды водителя, то, как зачинщики многочисленных революций, вдруг проявляет ненужную инициативу и при плавной остановке перед светофором начинает эффективно притормаживать, подтыкая пониженные передачи. Правда, через некоторое время агрегат привыкает к стилю вождения, и импульсивных взбрыкиваний становится меньше.

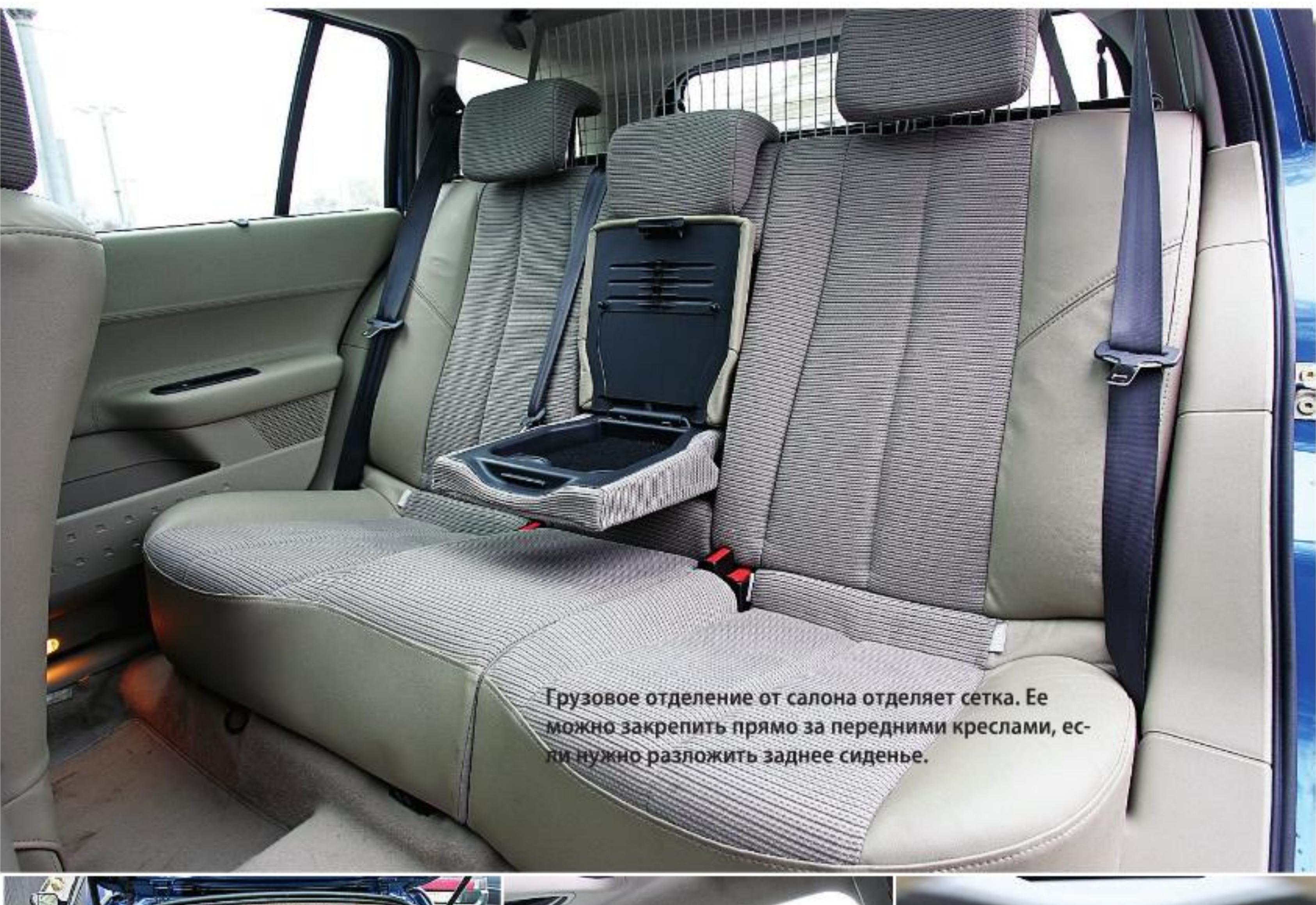
А вот и типично французская черточка – почти невесомая педаль тормоза: с непривычки пару раз осаживал автомобиль, что называется, на ровном месте.

Многие «французы», прописанные в России, становятся более грубыми, получая взамен чувствительной короткоходной подвески адаптированную к нашим условиям – с



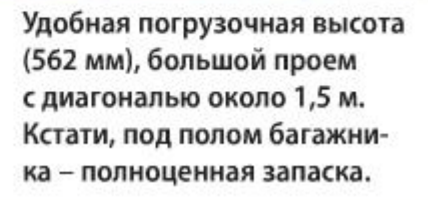
Помимо солидного объема багажника (520 и 1600 л с разложенными задними сиденьями), в салоне найдется множество ящичков и ниш для небольших вещей: емкий «бардачок», контейнеры в дверях, между сиденьями и даже в полу.

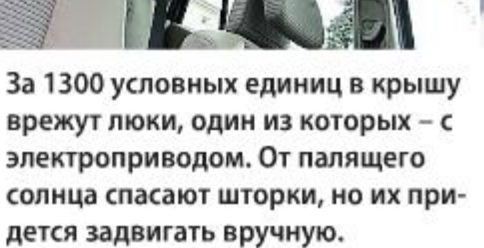
Уютный интерьер, оригинальный дизайн, благородные материалы. Радужную картину портит дешевый пластик, которым облицована центральная консоль.



Грузовое отделение от салона отделяет сетка. Ее можно закрепить прямо за передними креслами, если нужно разложить заднее сиденье.







Удобная погрузочная высота (562 мм), большой проем с диагональю около 1,5 м. Кстати, под полом багажника – полноценная запаска.

За 1300 условных единиц в крышу врежут люки, один из которых – с электроприводом. От палящего солнца спасают шторки, но их придется задвигать вручную.

Французы могут себе позволить игривый дизайн приборного щитка – как и нестандартную (укрупнены нечетные десятки) раскладку спидометра, и излишне щедрый диапазон (до 250 км/ч).

RENAULT MEGANE ESTATE – универсал, который выбирают не столько умом, сколько сердцем.



Энергоемкая и комфортная подвеска, удобная форма багажника, запоминающийся дизайн кузова и интерьера, шесть подушек безопасности в «базе».

Неинформативная педаль тормоза, нечеткая работа коробки, шумный двигатель.

большой энергоемкостью. Плавность хода «Мегана» – выше всяких похвал. Под колеса можно не смотреть: ямы, кочки, «лежачие полицейские» пролетают почти незамечеными, на волнах не тревожит боковая раскачка, да и на трассе не приходится подруливать, удерживая машину в ряду. Хотя доработанное шасси притупляет у водителя чувство дороги – реакции «Мегана» на действия рулем заторможенные, в поворотах универсал кренится, а точно задать траекторию мешает размытое рулевое управление. С другой стороны, покупателя семейного автомобиля больше заботит комфорт, нежели отточенная до мелочей управляемость. Тут повадки «Мегана»-универсала придутся как нельзя кстати.

Для меня обновленный «Меган», при всем шарме, – просто добротный автомобиль со своими плюсами и минусами. Для истинных поклонников марки, он, вероятно, станет очередной любовью. Правда, со стороны «Рено» это чувство далеко не бескорыстное – добавьте еще пару опций, и цена тестового универсала перевалит за 30 тыс. долларов. Что поделаешь, любовь по-французски требует жертв! □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
RENAULT MEGANE ESTATE

Размеры, мм:	
длина	4500
ширина	1777
высота	1467
база	2686
колея спереди	1518
сзади	1514
Снаряженная масса, кг	1305
Полная масса, кг	1885
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,3
Максимальная скорость, км/ч	192
Топливо	АИ-91–98
Запас топлива, л	60
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	6,5
городской цикл	11,8
смешанный цикл	8,4

Двигатель: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 98,5 кВт/134 л.с. при 5500 об/мин, 191 Н·м при 3750 об/мин

Трансмиссия: переднеприводная

Ходовая часть: подвеска спереди – типа «Мак-Ферсон», сзади – упругая поперечная балка; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые, шины 205/55R16

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ



CITROEN XSARA PICASSO

$19 370–32 604

Мини-вэн, сделанный на удлиненной базе «Ксары», предлагает столько же посадочных мест, как и универсал, но при этом более просторный салон и больше возможностей для его трансформации.

ЗР, 2007, № 1

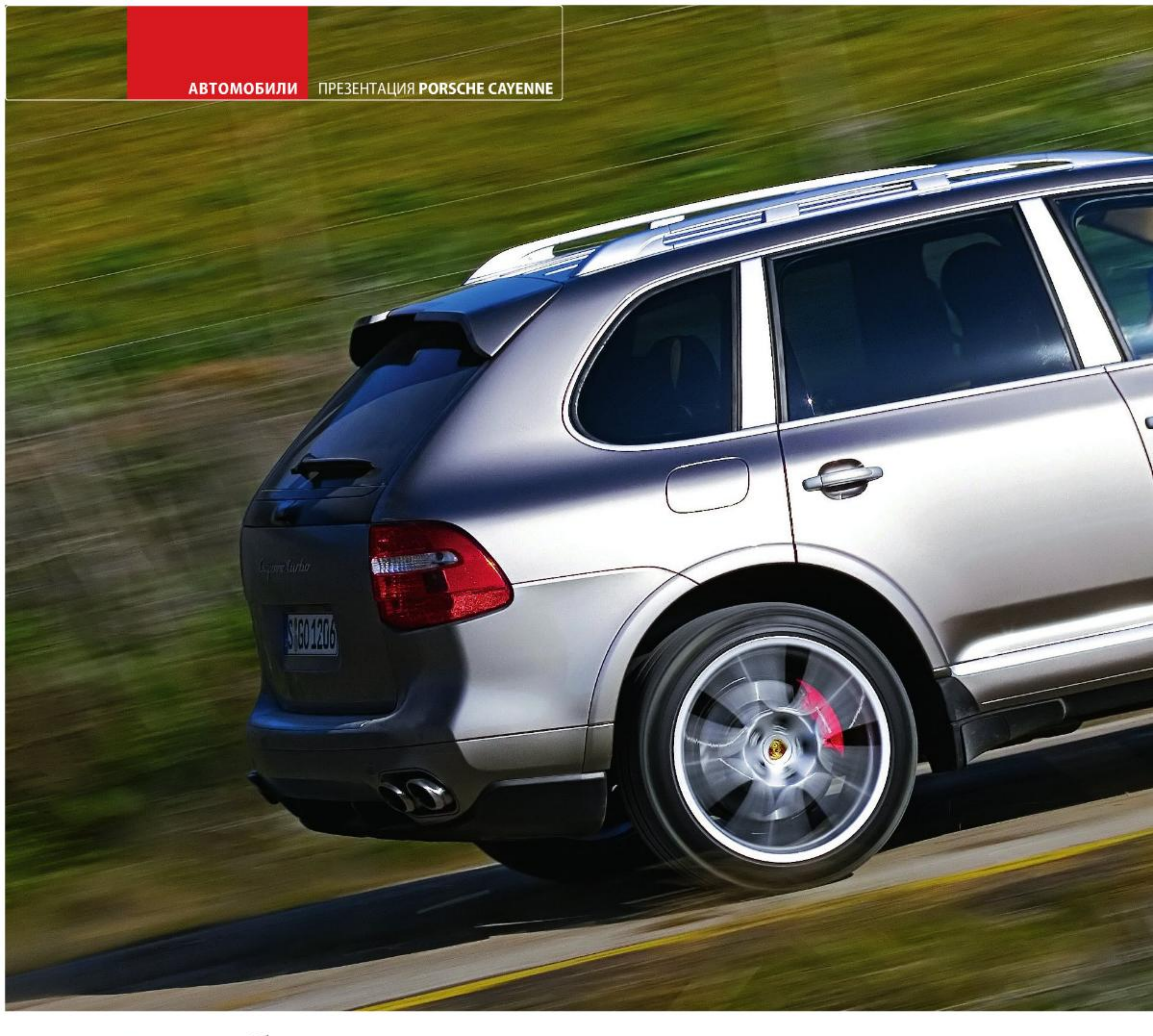


PEUGEOT 307SW

$22 700–28 400

По ценам, комплектациям, выбору силовых агрегатов «Пежо» близок к своему земляку. Впрочем, при схожем объеме багажника в 307SW задние сиденья двигаются назад-вперед, а как опцию предлагают даже дополнительный, третий ряд.

Автомобиль предоставлен компанией «АВТОФРАМОС».



Рублевский экспресс

Можно ли в одном автомобиле совместить комфорт, выдающуюся динамику и внедорожные способности? Можно! На презентации обновленного «Порше-Кайенна» в этом убедился Игорь Твердунов. Фото автора и «Порше».

На представлении новой «Кайенны» в Испании мы неожиданно встретились с группой коллег из далекой Америки. Что ж, заокеанский рынок – крупнейший для «Порше» в мире. А вот Россия, как выяснилось, – самый быстрорастущий.

Спортивные автомобили сделали фирме «Порше» имя и принесли уважение и почет по всему миру. И вдруг в 2002-м под знаменитой маркой в свет выходит… вседорожник. Для фирмы это был рискованный ход. Маленький, по современным меркам, производитель замахнулся на новый для себя сегмент рынка, вложил большие деньги в разработку и продвижение, рискнул и… выиграл. «Кайенна», сочетая в себе достоинства «проходимца» и «спортсмена», пришлась по вкусу состоятельным покупателям в разных странах. Мало того, открыла для немецкой фирмы новые рын-

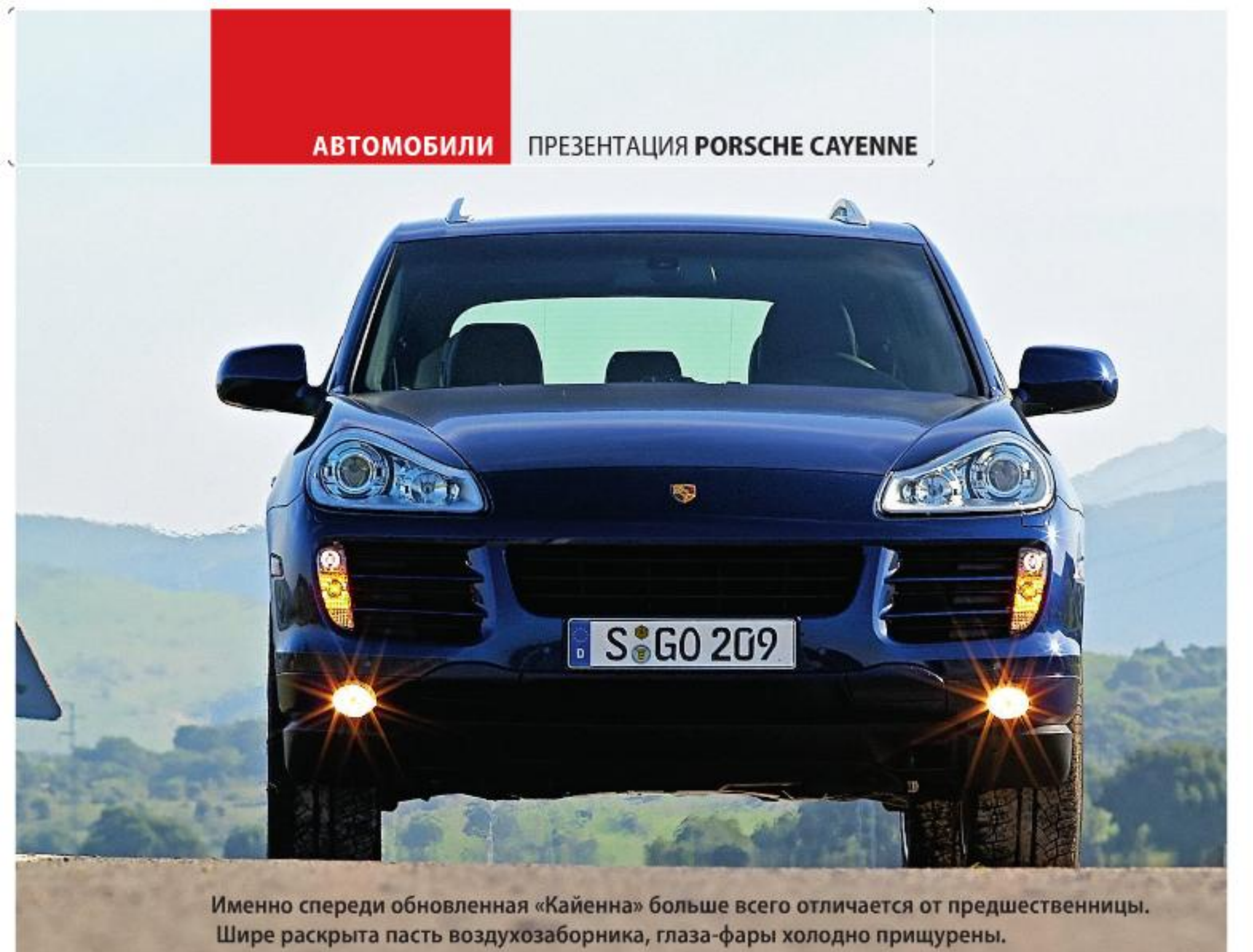

Этот вседорожник на шоссе заткнет за пояс многие спортивные автомобили. Версия «Турбо» набирает сотню за 5,1 с и разгоняется до 252 км/ч.

ки. Беспрецедентный рост продаж «Порше» в России обеспечила именно «Кайенна». В местах компактного проживания денежных россиян таких машин все больше и больше. Популярна она в Китае, Индии, на других развивающихся рынках. Прошло время, и самый спортивный вседорожник (или самый внедорожный спорткар) обновили.

Все двигатели теперь оснащены впрыском бензина в камеру сгорания, а восьмицилиндровые – системой регулирования фаз газораспределения, увеличен их рабочий объем. Как итог – рост мощности, улучшение динамики и... снижение расхода топлива – вполне в духе современных экологических тенденций.

Итак, перед нами пятисотсильный автомобиль полной массой три с лишним тонны. Чтобы управиться с этим зверем, нужен или особый навык, или продвинутая электроника. Не только автоматическая, но и ручная коробки передач оснащены системой, препятствующей откату назад при троганье с места. Система курсовой устойчивости теперь помогает управлять не только автомобилем, но и автопоездом: распознавая колебания прицепа, пытается их погасить. ABS умеет тормозить «на юз». Но только на рыхлом покрытии (снег, песок) и очень кратковременно, чтобы создать перед колесом дополнительный валик-упор. Устройство для предварительного повышения давления в приводе тормозов позволяет сократить время срабатывания при резком замедлении, то есть уменьшить и без того короткий путь до остановки.

К обновленной «Кайенне» предлагается и совершенно новая опция – система подавления кренов. Между двумя половинками разрезного (его называют активным) стабилизатора поперечной устойчивости встроен гидромотор. Как только датчики регистрируют крен кузова, в гидромотор подается масло под высоким (180 бар) давлением, чтобы создать в стабилизаторе момент, препятствующий развитию крена. Умная система по-разному управляет передним и задним стабилизаторами, в зависимости от режима движе-



Именно спереди обновленная «Кайенна» больше всего отличается от предшественницы. Шире раскрыта пасть воздухозаборника, глаза-фары холодно прищурены.

Тяговитый мотор, большие возможности трансмиссии, регулируемый просвет – все это веские аргументы в споре с бездорожьем.



ния. Ее быстродействие столь высоко, что она успевает реагировать не только на крены в поворотах, но и на неровности покрытия, помогая гасить колебания кузова при езде по разбитой дороге. На бездорожье эта же система позволяет отключить стабилизаторы ради лучшего контакта колес с покрытием.

В арсенале средств безопасности новинка – датчик опрокидывания, активирующий преднатяжители ремней и шторки безопасности.

На ходу новый «Порше» интересно сравнивать … с самим собой. Три варианта одной и той же машины, построенные вокруг трех различных моторов, ведут себя на дороге абсолютно по-разному. «Кайенна S» с атмосферной «восьмеркой» под капотом – очень грозный автомобиль. Ручная коробка совершенно не сглаживает острых углов характера мощного мотора: под капотом живет какая-то дремучая сила. Ты нажимаешь на педаль – и машина начинает разгоняться: быстро, уверенно, с утробным рыком. Сразу вспоминаешь, сколько под капотом лошадиных сил, сколько весит «Кайенна» и что она вообще может. На пересеченной местности попробовал включить понижающую передачу и быстро понял, что это здесь не слишком нужно: запас тяги такой, что машина буквально выпрыгивает из-под водителя, даже если с педалью газа обращаться очень аккуратно. А на крутой косогор и на верхнем ряду забирается без особого напряга. Какова же тогда «Кайенна Турбо»?

Оказалось, «Турбо» мало похожа на свою атмосферную родственницу. Она еще более мощная и куда более быстрая. Но отличный шестиступенчатый «автомат» в корне меняет характер машины, делая ее плавной, а реакции – мягкими, даже вкрадчивыми. Это то-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	PORSCHE Cayenne	Cayenne S	Cayenne Turbo
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4798	4798	4795
ширина	1928	1928	1928
высота	1699	1699	1694
база	2855	2855	2855
колея спереди	1655	1647	1647
сзади	1670	1662	1662
Объем багажника, л	540/1770		
Снаряженная масса, кг	2160	2225	2355
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,1 (8,5)	6,6 (6,8)	5,1
Макс. скорость, км/ч	227	252 (250)	252
Топливо	АИ-98		
Запас топлива, л	100		
Расход топлива, л/100 км:			
загородный цикл	9,8 (9,9)	10,8 (10,1)	10,5
городской цикл	18,5 (18,3)	22,1 (20,2)	22,5
смешанный цикл	12,9 (12,9)	14,9 (13,7)	14,9
Двигатель			
Расположение	спереди продольно		
Конфигурация	V6	V8	
Число клапанов	24	32	
Рабочий объем, см^3	3598	4806	4806
Степень сжатия	12,3	12,5	10,5
Мощность, кВт/л.с.	213/290	283/385	368/500
при об/мин	6200	6200	6000
Крутящий момент, Н·м	385	500	700
при об/мин	3000	3500	2250–4500
Трансмиссия			
Тип	полноприводная		
Коробка передач	М6 (А6)		А6
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	независимая, на двойных поперечных рычагах		
сзади	независимая многорычажная		
Рулевое управление	реечное с усилителем		
Тормоза:			
передние/задние	дисковые вентилируемые		
Размер шин	235/65R17–295/35R21		



Помимо главной задачи, рулевое колесо «нагрузили» и другими функциями.



Шестиступенчатый «автомат» работает безупречно. Рядом с рычагом – блок управления трансмиссией и пневмоподвеской. Нажатием кнопки «Спорт» сокращается время отклика мотора, увеличивается жесткость амортизаторов, «автомат» переходит в спортивный режим.

Тормоза – предмет гордости инженеров «Порше». Многоплунжерные суппорты, большая площадь колодок, умная ABS и «ассистент» экстренного торможения позволяют эффективно осадить тяжелую и быструю машину.



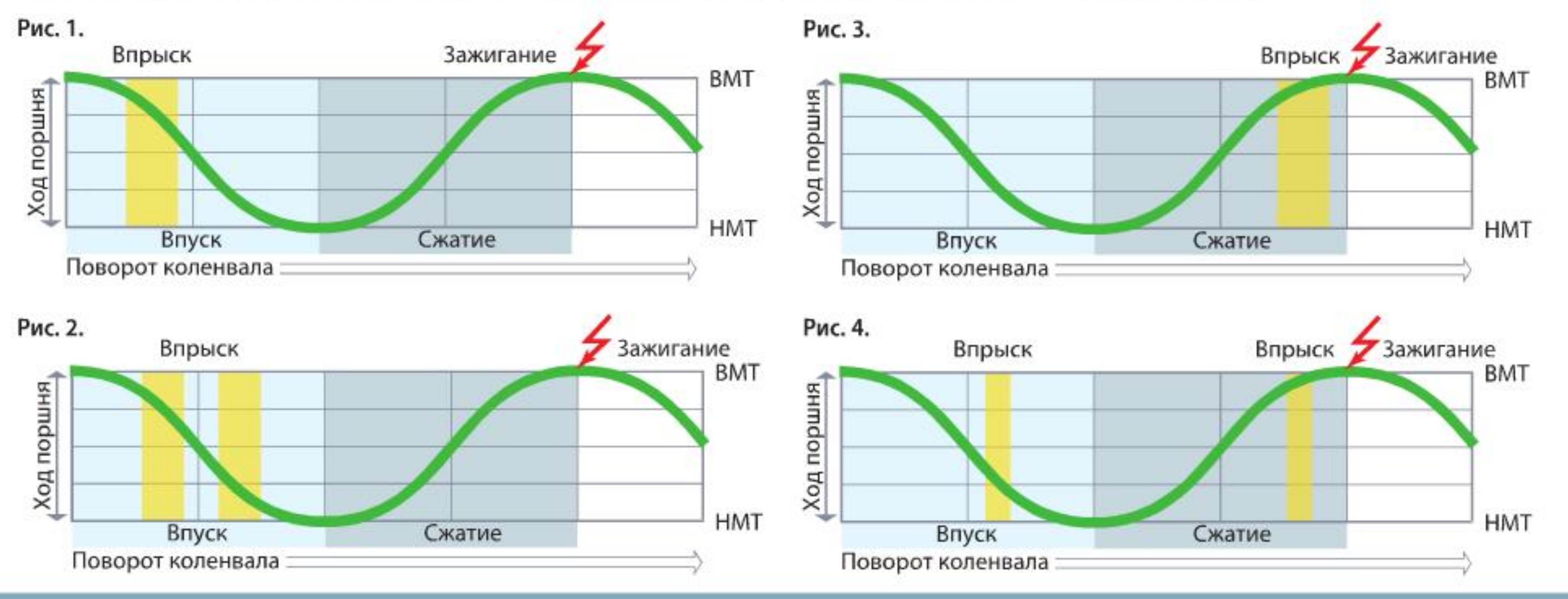
же мощь, только не носорога, а скорее дикой кошки. Автомобиль очень цепкий, устойчивый, отзывчивый на команды водителя, управляешь им легко и непринужденно. Только взгляд на приборы возвращает на землю: все писаные и неписаные правила движения давно нарушены, а ты и не заметил этого.

Впрочем, есть у обоих восьмицилиндровых «кайенн» очень ценная общая черта. Эти автомобили не только для скоростных бросков по автобанам, они прекрасно ведут себя при медленной, размеренной, спокойной езде. На этом «Порше» можно катить тихо и печально – только стрелка тахометра, едва перевалившая тысячу оборотов, покажет, что работать машина еще и не начинала.

А вот с шестицилиндрового мотора надо было начинать знакомство с модельным рядом. Тогда, наверно, и он показался бы достойным бойцом. Но на фоне свежих

«НЕПОСРЕДСТВЕННЫЕ» МОТОРЫ

Все моторы оснащены системой непосредственного впрыска топлива. Бензин подается форсункой не в коллектор, а прямо в камеру сгорания. Это позволило заметно поднять мощность, одновременно снизив расход топлива (до 15% в реальной эксплуатации). Инженеры «Порше» не стали мудрить со схемами смесеобразования и кормить двигатель очень бедной смесью. В обычном режиме работы впрыск производится однократно, на такте впуска (рис. 1). На оборотах свыше 3500 об/мин впрыск также происходит на такте впуска. Но для лучшего перемешивания топлива с воздухом за более короткое время (обороты выросли!) впрыск делят на две порции, с небольшим интервалом (рис. 2). При пуске топливо подается уже в конце такта сжатия. Топливо не оседает на холодных стенках цилиндра, а образует нормальную смесь в зоне свечи зажигания (рис. 3). После пуска мотора необходимо быстро прогреть нейтрализатор, иначе не уложиться в экологические нормы. Топливо вновь впрыскивается в цилиндр в два приема: на такте впуска и в конце такта сжатия. Поздний впрыск второй порции бензина повышает температуру выпускных газов и позволяет быстро привести нейтрализатор в «боевое» состояние (рис. 4).





впечатлений от езды на «восьмерках» этот воспринимаешь спокойным и неторопливым. Впрочем, повторюсь: все познается в сравнении – и на 8,1 секунды до сотни и 227 км/ч максимальной скорости можно посмотреть с разных сторон. Мне довелось взглянуть со стороны «Кайенны Турбо», которая на 3 с и 25 км/ч резвее.

Зато младшенькая «Кайенна» имеет свои козыри, будучи много дешевле. Большие начальники от «Порше», например, позиционируют младшие версии «Кайенны» для успешных отцов семейства. Наверное, в Европе или за океаном, где зажиточный средний класс – основа общества, так оно и есть. У нас пока рекордные продажи делают дорогие модификации «Кайенны», а средний класс довольствуется машинами много более дешевыми. Вот когда простой российский инженер, доктор или средней руки бизнесмен будет рассматривать «скромный» «Порше» как реальную покупку, я и в самом деле поверю, что наша страна стала, наконец, богатой. А пока вседорожники от «Порше» все чаще встречаются западнее столицы – там, где в шикарных коттеджах живут те, кто уже многого достиг. Ведь хороший автомобиль – видимый всем символ успеха. «Порше» на эту роль отлично подходит! □

Состоятельные россияне уважают солидные полноприводники и быстрые, спортивные машины. Секрет успеха «Кайенны» в удачном сочетании этих качеств.

Скрытая тяга

Полноприводная модель в малом классе – явление редкое, тем более на нашем рынке. «ФИАТ-Панда 4x4» изучал Максим Сачков. Фото: Александр Батыру.

Настоящая вьюга закружила город и выстроила многокилометровые пробки. Для столицы – маленькая катастрофа, зато раздолье для «Панды» с тягой на четыре колеса. «Только бы выбраться из Москвы», – думал, увязнув в еле-еле ползущей змее автомобилей.

Миловидный медвежонок неплохо себя чувствует в городской обстановке, будто здесь родился. Несмотря на не самые выдающиеся показатели, 1,2-литровый моторчик уверенно и покладисто везет с низких оборотов. Дружелюбно порыкивая, двигатель легко раскручивается, позволяя начинать движение даже на второй передаче.

Переключаться приходится часто. Но раздражения это не

Климат-контроль и люки в крыше – на эти опции для полноприводной «Панды» в России заказы не принимают. А если такие позиции появятся в прайс-листах, цена машины, естественно, еще подрастет.



FIAT PANDA 4x4



В 2003 году у «Панды» первого поколения появилась преемница, полноприводная версия увидела свет спустя год. В России «Панду 4x4» продают только в комплектации Climbing с мотором 1,2 л.

- **Двигатели:** бензиновый 1,2 л (60 л.с.), дизельный 1,3 л (75 л.с.).
- **Коробка передач:** 5-ступенчатая механическая. Трансмиссия полноприводная.
- **Комплектации:** Climbing, Cross.
- **Цена в России:** от 515 000 руб. ($19 400).
- **Тестовый автомобиль:** 1,2 л, 60 л.с., 5-ступенчатая механическая коробка, комплектация Climbing плюс опции.

Обаятельная внешность под стать веселенькому интерьеру – не дорогому, но броскому и оригинальному.



Под полом скромного 200-литрового багажника «докатка». Разложите сиденье, и объем вырастет до 855 л.



вызывает – легко находишь нужную передачу, да и рычаг расположен прямо под рукой. Несколько часов непрерывной работы мягким и послушным сцеплением нога перенесла абсолютно безболезненно. Упрекну невесомые тормоза – прошло немало времени, прежде чем маленький ФИАТ перестал кивать окружающим при остановках.

Компактность – неоспоримый плюс в городской тесноте. А вот обзорность оставляет желать лучшего. Из-за маленьких зеркал приходится для уверенности оглядываться; часть зеркала перекрывает передняя правая стойка. Левая при поворотах заставляет кланяться ветровому стеклу.

Вырвавшись на волю, «Панда» выставила напоказ и другие недостатки. На заснеженной дороге мишка оказался далеко не ручным зверьком. Из-за короткой базы приходится постоянно подруливать и играть газом, чтобы удержать машину на прямой. Ошибка может выйти боком (в прямом смысле!). Бороться с выходками мешает излишне легкое и невнятное рулевое управление, заставляющее водителя гадать, куда в данный момент смотрят колеса. Стоит перебрать с газом в повороте, автомобиль проваливается в глубокий занос. Подобные упражнения, безусловно, доставят удовольствие… где-нибудь вне дорог общего пользования.

Осторожничать приходится и при резком торможении на скользком покрытии – «Панда», несмотря на стрекочущую ABS, прыгает в сторону, заставляя отпускать педаль и корректировать поведение машины рулем. Возможно, это дефект конкретного автомобиля?

В числе других на центральной консоли – кнопки режимов электроусилителя руля и электронной блокировки заднего дифференциала. Последняя отключается на 30 км/ч.



FIAT PANDA 4x4 – легковушка с неплохой проходимостью. Она же – игрушка, дорогая сердцу и карману.

 Тяговитый двигатель, четкая коробка, симпатичный дизайн интерьера и экстерьера, отличная геометрическая проходимость.

 Шумный мотор, невнятные рулевое управление и тормоза, «докатка», высокая цена.

Зато старт с места на снегу – триумф «Панды 4x4». Отталкиваясь всеми колесами, она легко оставляет за спиной мощных соперников. Правда, наслаждаться победой приходится недолго – уже к 100 км/ч автомобиль становится вялым, дальше разгоняется крайне неохотно, а на обгонах требует пониженную передачу. Кроме того, к рычанию двигателя добавляются аэродинамические шумы.

Медведи не претендуют на роли самых быстрых и тихих животных. Зато панды хорошо лазают по деревьям, а некоторые породы умеют кубарем скатываться с холма, скрываясь от преследователей. Не зря этот автомобиль назвали «Пандой» – по горкам лазает не хуже тезки. Еще бы: тяговитый мотор, замечательная геометрическая проходимость благодаря коротким свесам и базе, достойный для легковой модели дорожный просвет 160 мм и металлическая защита под двигателем. И, естественно, полный привод с электронной имитацией блокировки заднего дифференциала. Хотя, при возможности, я бы выбрал жесткое принудительное подключение задних колес (здесь эта связь отдана на откуп вискомуфте, допускающей пробуксовку). Но ведь по идеологии «Панда 4x4» – маленький вседорожник, а не заряженный автомобиль с мощным двигателем, чьи силы нужно постоянно распределять на все колеса.

И еще одну вещь не мешает подправить – ценник. Почти 20 тыс. долларов за маленький итальянский автомобиль, пускай симпатичный, пускай полноприводный – на мой взгляд, многовато.

Понравилась ли мне полноприводная «Панда»? Пожалуй, все-таки да. По крайней мере, она не оставляет равнодушным, у нее есть свое лицо, свой характер. Купил бы? Пожалуй, нет. Дома у меня уже есть панда – мягкая игрушка… Вторая мне не нужна. □

Автомобиль предоставлен компанией «БЛОК ВОСТОК».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
FIAT PANDA 1,2 4x4

Размеры, мм:	
длина	3574
ширина	1605
высота	1632
база	2305
колея спереди	1366
сзади	1358
Снаряженная масса, кг	980
Время разгона 0-100 км/ч, с	20
Максимальная скорость, км/ч	145
Топливо	АИ-95
Запас топлива, л	30
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	5,8
городской цикл	7,9
смешанный цикл	6,6

■ **Двигатель:** бензиновый, Р4, 8 клапанов, 1,2 л, 44 кВт/60 л.с. при 5000 об/мин, 102 Н·м при 2500 об/мин

■ **Трансмиссия:** полноприводная

■ **Ходовая часть:** подвеска спереди – типа «Мак-Ферсон», сзади – независимая на продольных рычагах со стабилизатором; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины 185/65R14

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ



VOLKSWAGEN POLO

$13 868–19 520

За цену полноприводной «Панды» можно купить «немца» в одной из самых дорогих комплектаций. Полного привода у «Поло» нет, зато салон просторнее и мотор будет почти вдвое мощнее.

ЗР, 2006, № 4



SUZUKI IGNIS 4x4

460 000 тыс. руб. ($17 350)

Единственный близкий по цене и идеологии одноклассник (полноприводных «сузуки-свифт» в продаже пока нет и неизвестно, будут ли). Комплектация богаче «итальянца», кроме того, можно еще добрать опций на сумму, недостающую до стоимости «Панды».

ЗР, 2006, № 5



Шерше ля FAM

Импортный силовой агрегат долго ждал очереди, чтобы попасть под капот «Нивы». Наконец, дождался – автомобили «Шевроле-Нива FAM1» с двигателем «Опель» и коробкой передач «Айсин» можно купить за 538 тыс. руб. С новой версией вседорожника знакомился Геннадий Емелькин.

МУНДИР РОССИЙСКИЙ, САПОГ ЯПОНСКИЙ...

Внешне машина не изменилась – отличают ее лишь по хромированному шильдику на задней двери. Зато в интерьере доработки налицо – появились две подушки безопасности, лучше стали передние сиденья. Водительская подушка,



кому водителю в дальних поездках будет удобнее. Но рулевая колонка, как и прежде, регулируется только по углу наклона – продольного перемещения руля нет и по-настоящему комфортной посадки все же не добиться. Подгоняя сиденье, придется чем-то жертвовать – либо сдвинуть его вперед, либо уменьшить наклон спинки. Площадка для отдыха левой ноги осталась такой же маленькой – ступня целиком не помещается и носком цепляется за крышку блока предохранителей. Приемлемое положение нужно искать.

Коробка передач и «раздатка» новые, но рычаги управления ими на прежних местах. На минимальных оборотах холостого хода шумы двигателя в салоне еле прослушиваются, нет привычных подергиваний кузова и позвякивания шестерен в коробке. Педаль сцепления почти в полу – рабочий ход маленький, а свободного вовсе нет.

Японские коробки «Айсин» всегда славились четкостью переключения, но в этой «Ниве» все это куда-то исчезло. Первая и вторая передачи втыкаются с усилием, четкой фиксации не чувствуется, а пятая расположена близко к третьей и ход рычага очень мал. Пока не привыкнешь, кажется, будто третью не включил. К тому же на ухабах при сильных толчках она иногда вылетает.

«ШЕВРОЛЕ-НИВА FAM1»



Первая партия выпущена весной 2006 года. Основное производство – с ноября 2006-го.

- **Двигатель:** Opel Z18XE, 1,8 л (122 л.с.).
- **Коробка передач:** 5-ступенчатая механическая производства фирмы Aisin.
- **Комплектация:** GLX.
- **Цена:** 538 000 руб. ($20 300).



Водительское кресло, кроме привычных настроек, получило регулировку по высоте.

как обычно, спрятана в ступицу рулевого колеса, а пассажирская – в переднюю панель. Теперь маленький объем перчаточного ящика можно оправдать повышением безопасности. Кресло водителя дополнено регулировкой по высоте, да и в продольном направлении сдвигается чуть дальше – высо-





В комплектации с импортным силовым агрегатом предусмотрены подушки безопасности для водителя и пассажира.



НЕРАВНЫЙ БРАК

Вместе с тем динамика разгона до сотни почти вдвое лучше, чем у «Нивы» с родным двигателем. До 3500 об/мин шум мотора заметно выделяется на общем фоне, но звук приятный. Далее некоторое затишье, и вновь всплеск около 4000 оборотов, только значительно громче – уже мешает. Вазовский в аналогичных режимах работает куда тише! Кроме того, двигатель «заточен» под обычный легковой автомобиль – хорошо подхватывает на «верхах», особенно после 3500 об/мин, а на малых под нагрузкой – скромничает. Здесь ВАЗ-2123 (контроллер M7.9.7) с его выверенными настройками превосходит иностранца.

Раздаточная коробка – плод совместных усилий. Корпус отечественный, начинка импортная. Но это содружество пошло на пользу. Теперь блокировка дифференциала включается легко и даже на остановленном автомобиле. Ранее это приходилось делать в движении на небольшой скорости. Однако есть и свои минусы. В диапазоне от 60 до 90 км/ч ее заунывная песнь четко выделяется из общего шума. Новый вариант крепления «раздатки» и замена крестовин в приводах на ШРУСы существенно уменьшили трансмиссионные шумы и вибрации. Характерные резонансы на скоростях 60, 80 и 120 км/ч остались в прошлом. По уровню вибра-



Датчик массового расхода воздуха трется о шумоизоляцию капота.



На импортный силовой агрегат указывают скромные цифры под названием машины.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
CHEVROLET NIVA*

Размеры, мм:

длина	4048
ширина	1770
высота	1652
база	2450
колея спереди/сзади	1466/1456
Радиус поворота, м	не более 5,8
Время разгона 0–100 км/ч, с	12
Макс. скорость, км/ч	165
Топливо	АИ-95
Запас топлива, л	58

Двигатель: модель Z18XE, бензиновый, P4, 16 клапанов, 1,8 л, 90 кВт/122 л.с. при 5600 об/мин, 167 Н·м при 3800 об/мин

Трансмиссия: полноприводная, M5 (постоянный полный привод с блокируемым межосевым дифференциалом)

Ходовая часть: подвеска спереди – независимая двухрычажная пружинная, сзади – зависимая пружинная; рулевое управление – с гидроусилителем; тормоза спереди – дисковые, сзади – барабанные; шины 215/65R16

**С двигателем Opel Z18XE 1,8L Ecotec.*

CHEVROLET NIVA FAM1 – ни немецкий двигатель, ни японская коробка, ни американское имя не могут скрыть ее пролетарского происхождения.

(+) Быстрый разгон автомобиля, регулировка водительского кресла по высоте, минимальные вибрации трансмиссии. Высокая безопасность – наличие ABS и подушек безопасности.

(–) Сильный шум в салоне на скоростях выше 80 км/ч, нечеткое переключение передач, повышенный шум раздаточной коробки, высокая цена. Силовой агрегат не адаптирован к автомобилю.

ций на высоких скоростях вседорожник близок к переднеприводному автомобилю, а общий шум больше, чем у «Нивы» с отечественным двигателем. Штатной шумоизоляции не по силам противостоять голосистому силовому агрегату.

Возросшая динамика подняла требования к тормозной системе – место 9-дюймового вакуумного усилителя занял 10-дюймовый с новым главным цилиндром. Кроме того, появилась ABS. На сухом асфальте и на неоднородном покрытии она успешно справляется со своей задачей – отклонений от курса нет даже при экстренном торможении.

Мелкие неровности и стыки дорожного полотна подвеска проглатывает играючи, а вот препятствия покрупнее серьезно сотрясают кузов. С вазовским двигателем все это не столь заметно.

НЕ ЖИЛИ БОГАТО…

Двигатель новой «Шеви» хорошо известен в России – его устанавливали на «Опель-Вектра» образца 2001 года (ЗР, 2005, № 5). Он достаточно надежен, но требователен к обслуживанию: ремень ГРМ рекомендуют менять каждые 60 тыс. км, обращая внимание на состояние помпы. Не исключено, что одновременно придется заменить и ее. При обрыве ремня ремонт потянет на тысячи долларов (хорошо хоть, нет проблем с запчастями). При пуске в морозы двигатель может «подтраивать», но это не дефект, а плата за экологию.

«Шеви» на момент знакомства пробежала 20 тысяч километров, и уже вылезли некоторые огрехи. Так, в моторном отсеке датчик массового расхода воздуха трется о шумоизоляцию капота, подтекает масло из левого и правого сальников переднего редуктора, течет по заднему сальнику раздаточная коробка. При вывешенном заднем мосте провод правого датчика ABS натянут, как струна; его обрыв – вопрос времени. Есть и другие мелкие недочеты, доставшиеся по наследству, но не будем повторяться. Очевидно одно – перспективную машину еще нужно доводить до уровня ее цены. □

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ



CHERY TIGGO

$16 500–19 800

В Китае автомобиль поступил в продажу в 2005 г. С лета 2006 г. собирается в Калининграде. По размерам близок к «Ниве», объем багажника больше (392 против 320 л). В России предлагается в трех комплектациях, но с одним 2-литровым двигателем.

ЗР, 2007, № 1



KIA SPORTAGE

$18 900

В Калининграде производился с 2000 г. Два варианта кузова (обычный и удлиненный). Трансмиссия полноприводная с отключаемым передним мостом. Последние два года устанавливали только механическую 5-ступенчатую коробку передач. Двигатель один, 2-литровый. Осенью 2006 года выпуск прекращен.

ЗР, 2006, № 11



Только так!

Именно таким образом, по мнению Антона Чуйкина, надо расшифровать аббревиатуру ТТ в названии родстера «Ауди». Фото автора и «Ауди».

Почти всегда в описании автомобиля рано или поздно (обычно все-таки рано) находишь фразу: «Здесь конструкторы нашли удачный компромисс между...» Далее следует объяснение с извинительными нотками – почему ради одних качеств пришлось «удачно» ухудшить другие. Нет, я не буду вас убеждать, что удачный компромисс – нонсенс. Я лучше познакомлю вас с автомобилем, в котором самая главная черта реализована самым бескомпромиссным способом.

Это «Ауди-ТТ родстер». В полном соответствии с названием вместо крыши у него – ткань, материя, тряпка. И это хорошо! Потому что в этом ценовом сегменте (ведь все «ауди» недешевы) соображения практичности не так важны. Нравится тебе открытый автомобиль – на, получи! Хочешь купе – изволь, вот вторая машина! А объединять одно с другим из соображений «как бы тент на стоянке не порезали» или «а как же зимой ездить» – удел более универсальных и доступных марок.

И результат – да, пижонский, но очень красивый автомобиль, силуэт которого не испорчен массивной кормой с плотно упакованной стальной крышей на все случаи жизни. Его «тряпочка» компактно уложена за спинками двух (да-да, всего двух!) сидений, на которые хочется немедленно погрузиться и…

Понимаю, какое это неблагодарное дело – описывать на бумаге звук. Наверное, тут подошли бы ноты... Двухлитровая «четверка» TFSI, бестселлер концерна «Фольк-



Мне показалось, с баранкой перемудрили: и сегмент срезали некстати, и рычажков-лепестков за рулевым колесом чересчур много.

На 120 км/ч автоматика выдвигает спойлер, создающий дополнительную прижимную силу. Решили пофорсить – поднимите крылышко кнопкой, хоть стоя на месте!

сваген-Ауди», под капотом и в трубах ТТ звучит просто восхитительно. Ты быстро смиряешься с никаким обзором, с низкой посадкой, с неудобным некруглым рулем (такая форма оправдана, лишь когда баранка не требует перехвата, то есть делает всего оборот от упора до упора) – все перекрывает удовольствие, с которым ты правишь этим автомобилем! Коробка-«автомат», которая здесь называется S-троник (на «Гольфе», к примеру, DSG), тщательно настроена в пару мотору – переключения очень быстрые, мягкие, на разгоне машина кажется прямо-таки пушинкой. Триумф высоких технологий!

Кстати, мне случалось поездить на «фольксвагенах» с таким же двухлитровым турбомотором: это были «Гольф GTI» и «Эос». Абсолютно одинаковые по характеристикам агрегаты отличаются (спасибо, в том числе, трансмиссии) под капотами разных машин: от злого GTI к ласковому «Эосу» через замечательно отзывчивый и правильный ТТ.

Сейчас выскажу крамольную мысль: «Ауди-ТТ» должен быть только таким – только родстером. Продайте свое купе и купите открытую машину. К черту практичность! И не поднимайте верх с марта по ноябрь – это же кайф, машина без крыши!

Попробовав на ходу более мощную версию родстера – полноприводную 250-сильную с 3,2-литровой «шестеркой», к предыдущему «бескомпромиссному» резюме добавлю еще: и только 2-литровый

Можно стоять, можно ехать не быстрее 50 км/ч – одним нажатием кнопки вы за 12 секунд сделаете свой алый (серебристый, синий и т.д.) кабриолет двухцветным, подняв над ним черную крышу. Автоматический привод складного верха – штатное оборудование мощной версии и опция для 2-литровой модификации.



ТОЛЬКО ПРИСТЕГНИТЕСЬ!

Безопасность экипажу ТТ-родстера обеспечивают специально рассчитанный кузов с зонами деформации, прочная рамка стекла и предохранительные штанги за спинками сидений. А также две фронтальные подушки, преднатяжители и ограничители усилия ремней, поворотный механизм педального узла и две боковые подушки в спинках сидений. Вам осталось только пристегнуться – не пренебрегайте этим! Особенно в открытом автомобиле…

«Ауди-ТТ родстер» – из всех непрактичных машин я бы выбрал именно такую – решенную без особых компромиссов. Жаль, что отказ от практичности так дорого стоит: от 60 до 75 тыс. долларов...



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	AUDI TT			
	2,0 TFSI		3,2 quattro	
Общие данные				
Размеры, мм:				
длина	4178			
ширина	1842			
высота	1358			
база	2468			
колея спереди	1572			
сзади	1558			
Радиус поворота, м	5,5			
Объем багажника (VDA), л	250			
Снаряжен. масса, кг	1295	1315	1470	1490
Полная масса, кг	1615	1635	1790	1810
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,7	6,5	6,1	5,9
Макс. скорость, км/ч	237		250	
Топливо	АИ-98			
Запас топлива, л	55			
Расход топлива, л/100 км:				
загородный цикл	6,2	6,1	7,8	7,4
городской цикл	10,7	10,8	14,8	13,0
смешанный цикл	7,8	7,8	10,4	9,5
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно			
Конфигурация	Р4		V6	
Число клапанов	16		24	
Рабочий объем, см^3	1984		3189	
Степень сжатия	10,3		11,3	
Мощность, кВт/л.с.	147/200		184/250	
при об/мин	5100–6000		6300	
Крутящий момент, Н·м	280		320	
при об/мин	1800–5000		2500–3000	
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная		полноприводная	
Коробка передач	М6	А6	М6	А6
Ходовая часть				
Подвеска:				
спереди	типа «Мак-Ферсон»			
сзади	многорычажная			
Рулевое управление	реечное с электроусилителем			
Тормоза:				
передние	дисковые вентилир.		дисковые вентилир.	
задние	дисковые		дисковые вентилир.	
Размер шин	225/55R16		245/45R17	

мотор! Не знаю, зачем нужна эта «шестерка», с которой автомобиль становится откровенно тяжелым, теряет задор и темперамент. Разве что – прокручивать все четыре колеса где-нибудь на снежной целине? Для этого у владельцев родстеров обычно есть другой транспорт… Проще списать установку мощного мотора на запросы рынка: если тебе что-то кажется нелогичным, узнай, не предназначено ли оно для Штатов! Точно, предназначено…

Возможно, изложенные выше впечатления показались вам чересчур эмоциональными? Сейчас добавлю: поездив на родстере, я бы вовсе предложил удалить из его конструкции тент – это был бы, как говорят, удачный компромисс между лучшей обзорностью и худшим микроклиматом... □

Модернизированную машину можно узнать по измененным фарам и более солидной решетке радиатора, с кормы – по фонарям с С-образными прозрачными секциями. В профиль – по указателям поворота в зеркалах.

Могу себе позволить

Спустя пять лет после начала выпуска «Шкоду-Суперб» обновили. Повод продолжить знакомство с чешским флагманом использовал Михаил Гзовский. Фото: Георгий Садков.

Время шальных денег в России прошло. К автомобилям стали относиться ровнее, но грех отказывать себе в комфорте, особенно если вы привыкли располагаться на заднем сиденье, читая прессу или деловые бумаги.

Для таких целей строят немало моделей бизнес-класса. Среди них «Шкода-Суперб» выделяется рекордным простором на заднем сиденье. По сравнению с «Фольксвагеном-Пассат», на основе которого построен «Суперб», колесная база последнего больше почти на 100 мм.

Действительно, здесь можно запросто закинуть ногу на ногу. Электрорегулировок заднего сиденья, правда, не предусмотрено. Но за доплату можно получить подогрев, подставку для ног и даже власть над передним правым креслом – электромотор позволит сдвинуть его вперед. В списке опций и такая любопытная вещь, как лючок в переднем сиденье. Когда на кресле никого нет, пассажир может вытянуть ноги в «окошко» и вздремнуть. Есть возможность

Пропорции машины немного непривычны: длинный «Суперб» на первый взгляд кажется немного узким.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
SKODA SUPERB

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4803
ширина	1765
высота	1469
база	2803
Объем багажника, л	480
Радиус поворота, м	5,9
Снаряженная масса, кг	1492
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,9
Макс. скорость, км/ч	212
Топливо	АИ-95
Запас топлива, л	62
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	7,1
городской цикл	13,5
смешанный цикл	9,5

Двигатель: бензиновый, Р4, 20 клапанов, 1781 см^3, 110 кВт/150 л.с. при 5700 об/мин, 210 Н·м при 1750 об/мин

Трансмиссия: переднеприводная, А5



Салон в лучших немецких традициях: сдержанно, добротно. Тестовый автомобиль в комплектации Elegance отделан кожей и натуральным шпоном.

После модернизации шкалы приборов горят в темноте лунно-белым светом, а информация бортового компьютера – красным.

Принадлежность к бизнес-классу подчеркивают приятные мелочи – например, фирменный зонт, заботливо уложенный в водонепроницаемый отсек.

«Шкода-Суперб», вероятно, заинтересует тех, кто умеет считать деньги, ценит простор на заднем сиденье, но не любит афишировать свой статус.

подстраивать климат в задней части салона.

С заднего сиденья «Суперб» воспринимаешь тяжелым и солидным. Машину плавно покачивает на асфальтовых волнах, шум городского прибоя в салон почти не прорывается. На крейсерском ходу седан великолепно держит прямую и уверенно чувствует себя в левом ряду. Но водителю нужно быть внимательным! Стоит угодить колесом в более-менее серьезную ямку, кузов болезненно вздрогнет, а глаза шефа, вероятно, потеряют недочитанную строку. «Себе я такую не купил бы, не хочу выглядеть шофером», – задумчиво сообщил один из друзей. Верно – за рулем этой «Шкоды» подспудно чувствуешь себя в роли «извозчика». Придется позволить себе не только «Суперб», но и наемного водителя. Впрочем, ему работать на такой машине наверняка будет приятно.

Модернизация флагмана носит косметический характер (см. фото). Силовые агрегаты остались прежними: базовый мотор с турбонаддувом объемом 1,8 л и мощностью 150 л.с. Хватает ли его? Для неспешной езды – да. «Суперб» тяжелее «Пассата», поэтому разгон дается не столь проворно, но и тихоходной машину не назову. Конечно, для столь солидного автомобиля хочется получить в распоряжение 193 силы, которые обеспечит V-образная «шестерка» объемом 2,8 л. Но уже совсем за другие деньги...

Поступим, как подобает деловому человеку: возьмем калькулятор. «Суперб» стоит от 27 тысяч долларов. Но в эту цену «умещается» лишь машина с механической коробкой. Богато оснащенный автомобиль с «автоматом», с которым довелось познакомиться, потянул на 37 тысяч. Вариант с 6-цилиндровым мотором и автоматической коробкой обойдется минимум в $41 500. Да, «Пассат» в схожей комплектации еще дороже, и в нем нельзя столь вольготно устроиться сзади. С другой стороны, знакомые могут посчитать вас оригиналом. Ведь марка «Шкода» ассоциируется все же с автомобилями относительно доступными. Солидных покупателей в других странах это не смутит. А в России? □

Даже отодвинув переднее сиденье до упора (что потребуется только человеку двухметрового роста), ущемить пассажира невозможно.





Не наша гордость

Седан бизнес-класса тоже может быть... непритязательным, хотя и добротным, убедился Сергей Воскресенский. Фото автора.

«Наверное, такой могла бы стать «Волга», – с нотками сожаления заключил кто-то из коллег. Соглашаясь, мы дружно вздохнули, переваривая первые впечатления от американского автомобиля. А ведь действительно, этот «Шевроле» – неплохой вариант для чиновников, представителей среднего бизнеса, не накопивших еще на «Ауди» или «Мерседес». Да и в такси «Эпика» смотрелась бы не хуже «пассатов» и «вектр», появившихся на московских улицах.

ШЕСТЬ В РЯД

По сути, «Шевроле-Эпика» – седан класса D. Его создатели не скрывают: стремились создать большой и удобный автомобиль для тех, кому за сорок. Это значит, во главе угла комфорт, высокий уровень оснащения, солидная внешность, стабильное поведение на дороге и максимальная практичность интерьера. Никаких «заморочек» в виде джойстиков, интерфейсов и прочих проявлений столь модной электроники.

Рядные шестицилиндровые моторы 2,0 и 2,5 л установлены поперечно, ведь «Эпика» – переднеприводная машина. Такие двигатели идеально сбалансированы, что означает снижение вибраций и улучшение комфорта. Словом, есть на что по-



НАРУШИТЕЛЯМ СОБСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Как и большинство современных автомобилей, «Шевроле-Эпика» серьезно заботится о здоровье водителя и пассажиров. Передние и боковые подушки, надувные шторки, преднатяжители ремней, специальные точки крепления детских сидений…

Есть один интересный элемент, разработанный для стран, где нет строгих правил по использованию ремней безопасности, – защита коленей водителя. Под рулевым колесом расположена специальная площадка, наполненная энергопоглощающей пеной. Испытания с непристегнутыми манекенами показали снижение риска травм бедер на 30% и грудной клетки на 10% при столкновении с препятствием на скорости 40 км/ч. Здорово, конечно, но пристегиваться все же надежнее…



Внутри все «по старинке», но добротно и привычно для людей, не относящих себя к продвинутой молодежи.

Будь такой «Волга», мы могли бы гордиться отечественным автопромом. Добротную, просторную, хорошо оснащенную, но без ярких черт «Эпику» воспринимаешь спокойно. Хотя и этих качеств для уважения немало...

Серебристые ободки вокруг шкал заметно оживили комбинацию приборов.

Рычажки и переключатели – крупные и рельефные.

смотреть и что попробовать, тем более что к двум моторам предлагают три коробки передач – механическую и две автоматических.

ЭКСПРЕСС ЭКОНОМ-КЛАССА

Так-так! Что-то все это очень напоминает! Аккуратный, но незамысловатый интерьер, неоправданно крупная, массивная баранка. За ней вроде бы внятные, «живые» шкалы приборов. Но рядом, в самом центре передней панели, бестолковый экран, забитый цифрами, а в нагрузку к ним еще и криптограммой компаса. Хочется развалиться повольготнее, врубить рок-н-рол, нащупать на панели обязательные подстаканники и поплыть куда-нибудь, скажем, на северо-восток Штатов...

Конечно же, «Эпика» почти классический, недорогой «американец». Почти – потому что коробка подкачала: я сознательно выбрал нестандартную для больших седанов комплектацию – 2 л и «механика». Так проще почувствовать характер мотора. Он любит обороты, при этом в нем нет ярко выраженной агрессии, рычаг коробки длинноходен, а передаточные числа слишком растянуты. Однако «Эпика» позволяет выбрать спокойный и в то же время вполне динамичный стиль вождения. Это особенно заметно на трассе, где «Шевроле», плавно покачиваясь, готов легко поглощать любые расстояния. От общения с машиной не устаешь. Хотя, если уж быть совсем придирчивым, можно посетовать на слишком «прозрачный» для этого класса гул мотора, добротную, но «неинтересную» управляемость.



В спинке просторного заднего дивана спрятан удобный подлокотник.

Багажник объемом 480 литров – трансформируемый.

«Шевроле-Эпика» с тем же мотором 2,0 л, но явно бюджетным «автоматом» принес первый всплеск эмоций. Машина словно прибавила в весе, превратившись в тяжелое, занудное создание, крайне лениво реагирующее на команды водителя. Резкое нажатие на акселератор, и гидромеханическая трансмиссия надолго задумывается. Затем раздается резкий, дребезжащий рев мотора, но машина еще «не едет», словно обдумывая содеянное. И только потом, опомнившись, рывком устремляется вперед. Да-а-а… Этот вариант годится лишь для очень спокойной езды.

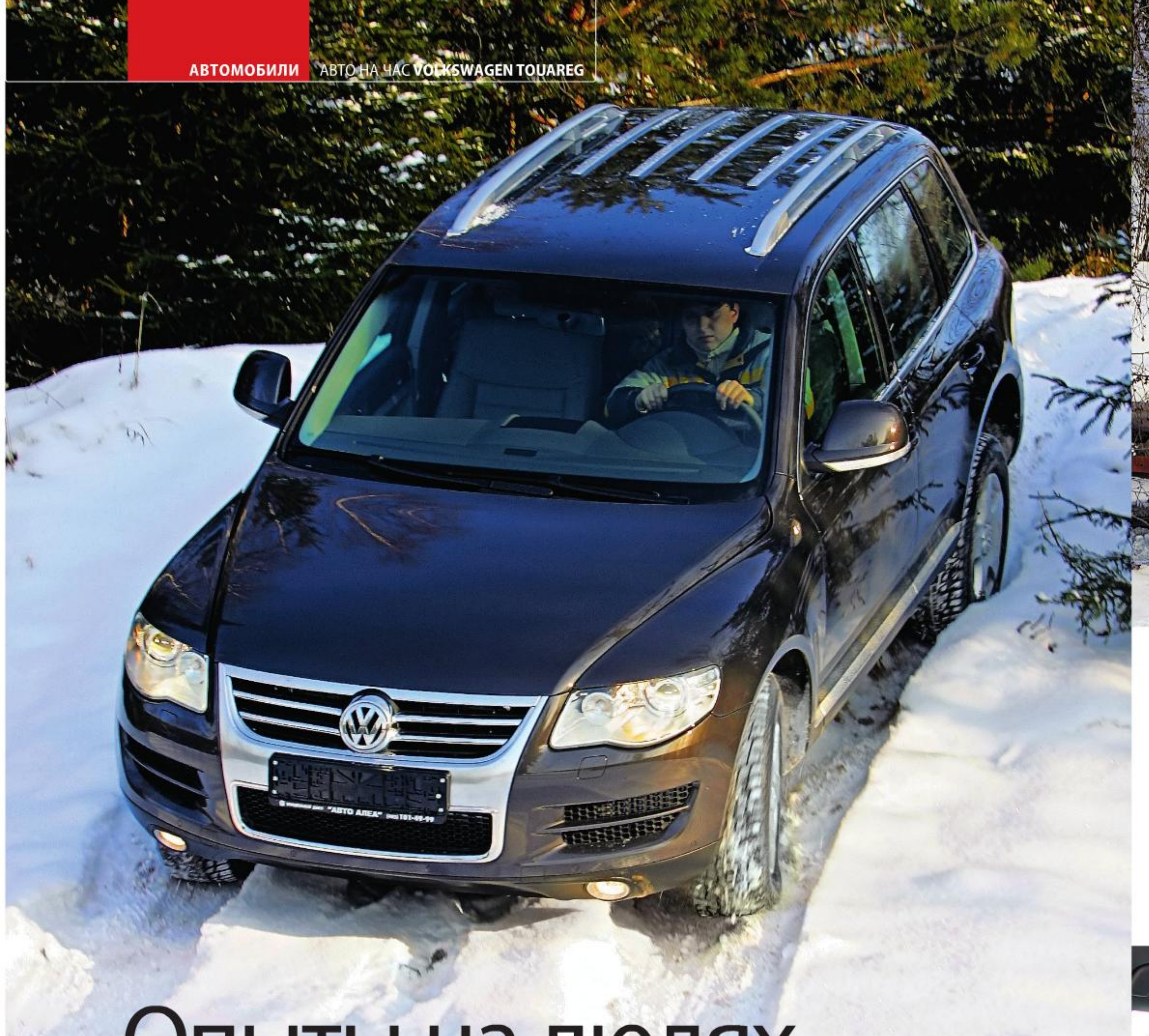
При очередной смене автомобилей меня волнует не столько мощный 156-сильный мотор объемом 2,5 литра. Интереснее, вернет ли «Эпика» жизнерадостный характер, обзаведясь иным, на первый взгляд более совершенным (с возможностью ручного переключения) «автоматом». Да, все встало на свои места: автомобиль вновь динамичен и удобен. С таким силовым агрегатом «Эпика» стала легкой, даже эмоциональной. Не спортивный снаряд, разумеется, но и не тихоходная «баржа». Отмечу, что и самая мощная версия шумновата на высокой скорости.

НА СВОИ ДЕНЬГИ

Предшественниками «Шевроле-Эпика» в Европе были «Дэу-Леганза» и «Эванда» (сначала под корейской маркой, затем под именем «Шевроле»). Основные конкуренты «Эпики» в России – такие же бизнес-середнячки, чистокровные «корейцы»: «Хёндай-NF» и «КИА-Маджентис». Какая машина комфортнее, просторнее, удобнее, можно будет утверждать только после очного сравнения. В числе козырей «Эпики», помимо новизны, калининградская сборка и, соответственно, вполне привлекательная для автомобилей подобного класса цена: $22 990–30 040. □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	CHEVROLET EPICA 2,0 MT	2,0 AT	2,5AT
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4805		
ширина	1810		
высота	1450		
база	2700		
колея спереди/сзади	1550/1545		
Объем багажника, л	480		
Радиус поворота, м	5,4		
Снаряженная масса, кг	1460	1500	1500
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,9	11,8	9,9
Макс. скорость, км/ч	207	199	209
Топливо	АИ-95		
Запас топлива, л	65		63
Расход топлива, л/100 км:			
загородный цикл	6,3	6,8	6,6
городской цикл	11,4	12,4	13,8
смешанный цикл	8,2	8,9	9,3
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация	P6		
Число клапанов	24		
Рабочий объем, см^3	1993		2492
Степень сжатия	10,2		9,8
Мощность, кВт/л.с.	105/144		115/156
при об/мин	6400		5800
Крутящий момент, Н·м	195		237
при об/мин	4600		4000
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	M5	A5	
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	типа «Мак-Ферсон»		
сзади	независимая многорычажная		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза:			
передние	дисковые вентилируемые		
задние	дисковые		
Размер шин	205/65R15, 205/60R16, 215/50R17		



Опыты на людях

«Фольксваген-Туарег» в представлениях не нуждается… но на сей раз речь о модернизированной версии. С первым экземпляром обновленной машины на подмосковных просторах свел знакомство Михаил Гзовский. Фото: Георгий Садков.

«Включай первую передачу и убирай ногу с тормоза, машина все сделает сама» – рецепт опытного инструктора школы «Туарег-Экспириенс» сейчас воспринимаю совсем по-другому. А тогда, за рулем взгромоздившегося на 15-метровый холм «Туарега» – первого официально ввезенного в Россию, – признаюсь, испытывал волнение. «Ногу с тормоза!» – передние колеса перевалили гребень, и в следующую секунду автомобиль пополз вниз по снежному и очень, очень крутому склону. Я лишь корректирую траекторию. Едва оказался внизу, стал свидетелем не менее захватывающего зрелища.

Боевой «Туарег» предыдущего поколения, идущий впереди в качестве моральной, а случись что, и технической поддержки, двинулся на штурм скованной морозом речки. «Хрум!» – звонко затрещал лед. Колеса ушли под воду сначала по ступицы, затем скрылись целиком. Неожиданно стало совсем тихо: это «утонула» выхлопная труба. Вздымая брызги, отчаянно буксуя и переворачивая метровые куски льда, вседорожник несколько раз окунался по пояс в воду, пока, наконец, не



Такая дорожка для «Туарега» – все равно, что приятная прогулка.

выполз на противоположный берег. Новую машину пускать по стопам «ледокола» я не решился, но что брод будет преодолен, не сомневался…

«Туарег» изменился не радикально. Фары теперь в стиле кабриолета «Эос» (или «Пассата», или «Поло»). Поменяли форму передний бампер, противотуманки и радиаторная решетка, на крыше вырос небольшой спойлер. Знатоки поспорят, такая ли прострочка передних сидений была у прежней машины… Основные новшества модифицированного «Туарега» скрыты под кузовом.

Система ABSplus позволяет радикально улучшить тормозные свойства вне асфальта. Пробовали тормозить на гравии? Ну, на снегу тормозили, наверняка! И непременно замечали, насколько увеличивался тормозной путь. ABSplus временно… блокирует колеса, позволяя им собрать с дороги снег или песок, чтобы создать некое подобие стопорного башмака. В результате тормозной путь удалось сократить на 20%. Аналогичной системой оснащен теперь и «Порше-Кайенна», представленный в этом номере. Кстати, «Кайенна» и «Туарег» – близкие родственники по общей компоновке и ряду важнейших агрегатов.

Обросла дополнительными функциями и еще «поумнела» система курсовой устойчивости ESP. Устройства пассивной безопасности дополнили датчиком опрокидывания, дающим команду раскрыть боковые подушки и занавески за несколько мгновений до переворота автомобиля. В списке опций – активный круиз-контроль, посредством радара отслеживающий дистанцию до передней машины и автоматически разгоняющий или замедляющий «Туарег». Система Side Scan предупредит водителя об опасности при перестроении. Уверяют, что эти устройства будут доступны и в России.

«Туарег» стал первым «Фольксвагеном», чей 8-цилиндровый бензиновый



В комбинации приборов изменился дисплей бортового компьютера.

Владелец «Туарега» первого поколения почувствует себя в салоне как дома.



Задний диван с новой отделкой полегчал на 8 кг и складывается вровень с полом.



Автомобиль предоставлен ООО «Фольксваген груп Рус».

«Фольксваген-Туарег» – используя опыт предшественника, сохранил форму и нарастил «интеллект».

Выкатываюсь на гладкую зимнюю дорогу: "Туарег» превращается в послушный универсал с достойной плавностью хода. Даже не верится, что еще полчаса назад он бесстрашно барахтался в воде и самоуверенно карабкался по крутым ледяным склонам. «Третью передачу – и больше газу, больше!» – вспоминал я настойчивые советы инструктора «опытной» трассы («экспириенс» – опыт). Он был уверен в «Туареге» и не очень во мне. А я-то собирался вынудить вседорожник преодолевать трудности! Получилось, скорее, наоборот: «Туарег» ставил опыты надо мной… □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
VOLKSWAGEN TOUAREG V6 TDI

■ **Общие данные**

Размеры, мм:	
длина	4754
ширина	1928
высота	1726
база	2855
Объем багажника, л	555
Радиус поворота, м	5,8
Снаряженная масса, кг	2321
Время разгона 0-100 км/ч, с	9,2
Макс. скорость, км/ч	209
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	100
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	8,5
городской цикл	14,4
смешанный цикл	10,7

■ **Двигатель:** дизельный, V6, 24 клапана, 2967 см³, 165 кВт/225 л.с. при 4000 об/мин, 500 Н·м при 1750 об/мин

■ **Трансмиссия:** полноприводная, А6



Под капотом V-образная дизельная «шестерка» мощностью 225 л.с.

двигатель оснащен непосредственным впрыском. Мотор FSI развивает 257 кВт/350 л.с. Кроме него предусмотрены бензиновые V6 FSI (206 кВт/280 л.с.) и W12 (331 кВт/450 л.с.). Автомобиль, который довелось попробовать, оборудован новым для нас дизелем V6 мощностью 165 кВт/225 л.с. Впрочем, о том, какие «туареги» станут продавать в России и сколько они будут стоить, вы узнаете в следующем номере «За рулем», когда мы перенесемся из снегов Подмосковья в пески Сахары, на официальную презентацию модели.

Наши «конвоиры» пошли к финишу трассы кратчайшим путем, вброд.



Стоянка кочевника

«Фольксваген» обновил свой компакт-вэн, научил его ездить быстро и экономно, самостоятельно парковаться. На стоянке «Турана»-кочевника побывал Владимир Соловьев. Фото автора.



Обновленный «Туран» являет собой удивительное сочетание консервативности и инновационности. Консервативности, потому что внешне машина почти не изменилась. Робкая рука дизайнера прошлась по радиаторной решетке, добавив хрома, а вместе с ним и блеска в буквальном смысле слова. Слегка подкорректировали форму задних фонарей и бампера, заимствовали блок фронтальных световых приборов у кабриолета «Эос». И все.



За три года в Европе продано 650 тысяч «туранов». Однако в России вкус к компакт-вэнам еще только формируется. Цена «Турана» – $23 760–33 500.

В интерьере изменений также немного. Новые тканевые обивки, немного блеска – отделанная под нержавеющую сталь или полированный алюминий (в зависимости от версий) центральная часть панели приборов.

Как объяснил мне один европейский менеджер высшего звена, при рестайлинге внешность сильно менять нельзя, чтобы не вызвать ненужной зависти у владельцев машин первых лет выпуска. «Туран» подтверждает эту мысль.

Зато по части инновационных технических решений инженеры отвели душу.

МАЛЕНЬКИЙ, НО ОЧЕНЬ СИЛЬНЫЙ

Одним из замечательных новшеств стала линейка бензиновых двигателей TSI мощностью 140 и 170 л.с. при рабочем объеме всего 1,4 л. Тот, что помощнее, уже устанавливают на «Гольф GT». На компакт-вэне новые агрегаты заменят 2-литровый 150-сильный мотор, ни в чем ему не уступая.

Технология наддува TSI (о ней чуть ниже) дала возможность уменьшить размеры двигателя, сократить расход топлива, снизить токсичность отработавших газов при увеличении мощности и крутящего момента. Двигатели TSI развивают максимальный крутящий момент уже с 1500 об/мин. На «Фольксвагене» с гордостью заявляют, что сегодня ни один автомобиль данного класса не может обеспечить столь ровной тяги, не уменьшающейся с ростом частоты вращения коленвала.

Если бы не знал, ни за что не поверил, что еду на машине с мотором 1,4. Мотор придает автомобилю спортивные черты, а водителю добавляет уверенности, что в любой момент его «Туран» начнет уверенно разгоняться. А уж с автоматической коробкой DSG, о которой журнал неоднократно писал и которая еще в момент сво-



Обновленный «Туран» по техническим возможностям – один из самых продвинутых компакт-вэнов на сегодняшний день.

его появления произвела на автора неизгладимое впечатление, жизнь за рулем обновленного компакт-вэна становится просто «шоколадной».

Например, двигатель 140 л.с. в диапазоне 1750–4000 об/мин развивает максимальный крутящий момент 220 Н·м. Он разгоняет «Туран» до 100 км/ч за 9,8 секунды и обеспечивает максимальную скорость 200 км/ч. Двигатель экономичен, средний расход топлива – 7,4 л на сто километров. Показатели 170-сильного двигателя впечатляют еще больше: с ним «Туран» развивает 218 км/ч, с разгоном до 100 км/ч управляется за 8,5 с, а расходует 7,6 л на сотню. Высокие характеристики, достичь которых помогли компрессор (при относительно небольших оборотах) и турбонагнетатель («вверху»), соответствуют ни много ни мало 2,5-литровому атмосферному двигателю! А уж о выигрыше в компактности и массе говорить не приходится.

С РУКАМИ И БЕЗ

Но подлинную революцию произвели с рулевым управлением. Баранка поумнела настолько, что «подсказывает» водителю, в какую сторону ее вращать при нештатных ситуациях. Принцип работы рулевого корректора прост: кратковременный толчок на руле, сообщаемый электроусилителем, провоцирует водителя интуитивно выполнить правильное действие – корректирующий поворот руля в противоположную сторону. Командует парадом ESP. По утверждению специалистов «Фольксвагена», корректор будет особенно эффективен на дорожных покрытиях с разными коэффициентами сцепления (снег-асфальт или грязь-асфальт).

Сознаюсь, испытать корректор в деле не представилось возможности. Но к другому чуду прикоснулся. А как иначе назовешь парковку без помощи рук?

Самое главное – включив находящуюся перед рычагом автоматической коробки кнопку «парковщика», не удаляться от выстроившихся в ряд автомобилей и не торопиться. Сигнал на приборном щитке возвестит о возможности встать у тротуара. Далее все просто: включаешь задний ход, нажимаешь на газ и убираешь руки с руля. Даже смотреть в зеркало заднего вида не обязательно. Окажись на пути препятствие – автомобиль выдаст звуковое предупреждение. Выкручивая руль, «парковщик» подводит «Туран» вплотную к стоящему сзади автомобилю. На этом его работа заканчивается. И тут уж не поленись нажать на тормоз и включить передний ход. Завершать маневр все же приходится вручную, доворачивая руль и прижимая компакт-вэн к тротуару.

Изменение материалов отделки практически не отразилось на дизайне интерьера. Кожаные сиденья – в самой дорогой комплектации «Хайлайн».

«Парковщик» сообщает о готовности к маневру без участия водителя.





Один из вариантов организации внутреннего пространства салона. Максимальный объем багажника может достигать двух кубометров.



Бензиновый двигатель TSI мощностью 170 л.с. На российском рынке его дополнят 140-сильный «тезка» и два дизеля 1,9 и 2,0 л мощностью 105 и 140 л.с. соответственно.



Чтобы разместить кресла в третьем ряду, конструкторы отказались от запаски. Ее заменили электрокомпрессор и банка с шинным герметиком.



Ульрих Вуттке (Ulrich Wuttke), руководитель проекта «Парковка»

Наше устройство позволяет найти место для парковки вдоль тротуара как с правой, так и с левой стороны и заехать на него задним ходом. Главные условия: скорость не выше 30 км/ч и удаление от ряда припаркованных машин не более чем на 1,5 метра. Руление при движении задним ходом берет на себя электроусилитель по рассчитанной нами программе. Водителю остается только наблюдать за маневром.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	VOLKSWAGEN TOURAN 1,6	1,4 TSI (140 л.с.)	1,4 TSI (170 л.с.)
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4407		
ширина	1794		
высота	1635		
база	2678		
колея спереди/сзади	1540/1520		
Радиус поворота, м	5,6		
Объем багажника, л	695/1989		
Снаряженная масса, кг	1427	1478 (1500)*	1522
Полная масса, кг	2090	2150 (2170)	2180
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,9	9,8 (9,7)	8,5
Макс. скорость, км/ч	179	200 (198)	212
Топливо	АИ-95–98		
Запас топлива, л	60		
Расход топлива, л/100 км:			
загородный цикл	6,2	6,1	6,2
городской цикл	10,9	9,7	10,3
смешанный цикл	7,9	7,4	7,6
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация	P4		
Число клапанов	8	16	16
Рабочий объем, см^3	1595	1390	1390
Мощность, кВт/л.с.	75/102	103/140	125/170
при об/мин	5600	5600	6000
Крутящий момент, Н·м	148	220	240
при об/мин	3800	1500–4000	1500–4750
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	M5	M6 (A6)	A6
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	типа «Мак-Ферсон»		
сзади	многорычажная		
Рулевое управление	реечное с электроусилителем		
Тормоза:			
передние	дисковые вентилируемые		
задние	дисковые		
Размер шин	195/65R15	195/65R15	205/55R16

**В скобках для машин с АКП.*

Безусловно, устройство окажет неоценимую услугу начинающим, но, боюсь, отучит водителей самостоятельно принимать решения и совершать маневры. Припарковавшись пару раз без рук, я было попробовал подкорректировать траекторию. Но «парковщик» проявил норов и оказался нетерпим к вмешательству извне. Стоило мне взяться за руль, как он «обиделся» и отключился – мол, паркуйся сам.

Туран – так в Персии называли всех кочевников. Нынешний «Туран» от «Фольксвагена», похоже, принадлежит к их числу. Он отлично приспособлен для кочевой жизни. В нем хватит места большой семье и домашнему скарбу. Он экономичен, неприхотлив – межсервисный интервал составляет 30 000 км. Но как истинный кочевник, он думает о стоянке. Ведь именно там и начинается настоящая жизнь. □

Зимняя сказка

В каком деле лучше всего испытать просторный мини-вэн? Конечно, отправиться на нем в путешествие всей семьей. Например – в Финляндию, кататься на лыжах. Приятное с полезным совмещал Юрий Нечетов. Фото автора.

Маршрут: Москва – Новгород – Волхов – Петрозаводск – Сегежа – Костомукша – Суомуссалми – Куусамо – Кемиярви – Пюхя и обратно.
Итого: 4226 км.
Средний расход бензина АИ-95 – 7,4 л/100 км.



Обычный автомобилист выбирает машину сообразно своим предпочтениям и кругу задач. У журналиста логика порой обратная: есть новая машина и нужно найти условия, в которых она может максимально проявить себя. На сей раз ничего изобретать не пришлось. Чтобы уехать на зимние каникулы в Финляндию семьей, с четырьмя комплектами горнолыжного снаряжения и другим скарбом, легковушки маловато. А, скажем, мини-вэна «Мазда-5»?

ЗАДАЧА ДЛЯ СТИВИДОРА

На корабле за размещение груза отвечает стивидор. Прежде чем приступить к его обязанностям, мне предстояло трансформировать «корабль». Полноценные сиденья третьего ряда – это здорово, на них даже рослые мужчины могут отправиться в дальнюю поездку. Но нас-то всего четверо, зато целая гора вещей, поэтому «легким движением руки» задние кресла складываются и превращаются в ровный пол просторного грузового отсека. Я бы и вовсе оставил этот «бутеброд» дома. Увы, быстросъемные крепления не предусмотрены. Теперь долой среднюю секцию из второго ряда. Нижнюю часть можно убрать под подушку соседнего сиденья, а спинку превратить в широкий центральный подлокотник. Мне он, скорее, мешает – еле уложил посредине здоровенный чехол с лыжами. Впрочем, будь машина моей, купил бы поперечины на крышу. А так багажник оказался заполнен сумками и рюкзаками почти под крышу.

В финском Заполярье горнолыжные трассы освещены круглосуточно, подъемники работают с 9 до 19 часов.



MAZDA 5



Мини-вэн на базе «Мазды-3» дебютировал осенью 2004 года. Продажи в России – с 2006 года.

- **Двигатели:** бензиновые 1,8; 2,0 л (115; 145 л.с.). Турбодизели 2,0 л (110 или 143 л.с.) в Россию не поставляют.
- **Коробка передач:** 5-ступенчатая механическая.
- **Комплектации:** Family, Touring, Touring Plus, Active.
- **Цена:** $22 400–29 200.
- **Тестовый автомобиль:** 2,0 л, 145 л.с., 5-ступенчатая механическая коробка, комплектация Active с опциями, $32 030.

ДЕНЬ ВСЕНАРОДНОГО ПОХМЕЛЬЯ

Если враги нападут на нашу Родину утром 1 января, кто ее будет оборонять? Ведь все взрослое мужское население лежит пластом с больной головой. Но если не злоупотреблять и встать здоровым хотя бы к обеду, лучшего времени для поездки не найти – по пустым дорогам ветер гоняет только праздничный мусор. Выехали все же вечером. По свободному шоссе на тысячу рванули, как на сто. Обгонять некого, тормозить незачем, средняя скорость почти равна крейсерской: сколько держишь на спидометре, столько и наматываешь за час. Маршрутный компьютер показывает удивительные цифры – средний расход 5,8 л/100 км! Заправка внесла коррективы: в показаниях компьютера оптимизма литра на полтора. Но даже 7,4 л (за всю поездку) – отличный результат для высокого и полностью загруженного вагона!

За рулем вполне комфортно, регулировок хватает. Посадка скорее легковая, чем автобусная. Руль с управлением аудиосистемой и вовсе почти спортивный – острый, плотный, ухватистый. Рычаг коробки передач – под рукой, на выступе центральной консоли.

Будь моя воля, гонял бы на лыжах весь день без обеда и перерывов. Но дамы хотят передохнуть часок дома.



Черный интерьер с серебристыми алюминиевыми вставками выглядит стильно. Коротенький рычаг коробки – точно под кистью лежащей на подлокотнике руки.

Автомобиль богато укомплектован – за зеркалом датчики дождя и света, под шторкой в потолке прозрачный люк.

Приборная панель аккуратна и функциональна. Никаких лишних наворотов и псевдоспортивности.



Великое дело – ксеноновые фары: ночью едешь, как днем. Вот только «незамерзайка» уходит, как в прорву. Ведь при каждом пятом нажатии рычажка стеклоочистителя срабатывают и омыватели фар.

ДЕНЬ СУРКОВ

Завтракали в Волхове. Как и вся страна – остатками праздничных салатов. На спинках передних сидений откидываются симпатичные столики, а просторный салон позволяет и повернуться, и ложкой замахнуться как следует.

Ближе к Карелии увидели первый снег. Пошли дороги, похожие на застывшие волны асфальта – машина прыгает вверх-вниз, того и гляди, приложится днищем. Просвет и так невелик, а тут еще полная загрузка да низко висящий аэродинамический «обвес». Неожиданно «Мазда» оказалась очень чувствительной к колеям – при разгоне руль так и норовит вырваться из рук. Двухлитровый мотор в 145 «лошадей» – выше всяких похвал! Мощный, тяговитый, экономичный и очень тихий. К тому же у автомобиля великолепная шумоизоляция – слышно лишь сопение сзади.

Это у моих девушек сбился биологический ритм – опять спят, как сурки, обмотавшись куртками и шарфами. Похоже, мерзнут. Пытаюсь настроить климат-контроль – не тут-то было. Вперед может дуть как угодно, а вот назад вообще нет воздуховодов. Обидно!

На очередной бензоколонке стою с заправочным пистолетом у правого заднего крыла



Четырехместная конфигурация наиболее комфортна – у всех кресел продольные регулировки, спинки можно откинуть. Пол в салоне ровный, без тоннеля.

В семиместной конфигурации багажник вмещает лишь 112 л – читай, пару сумок.



В отличие от многих мини-вэнов компактного класса, задние двери «Мазды-5» не распашные, а сдвижные.

На «галерке» даже рослым пассажирам нетесно, а если чуть подвинуть вперед сиденья второго ряда, будет и вовсе отлично.



Одно из достоинств «Мазды» – подвеска: сбалансированная, отлично настроенная на управляемость и в то же время комфортабельная.



и вижу, как сдвижная задняя дверь, щелкнув, выпрыгивает из проема и начинает скользить назад. Экипажу захотелось на волю. В доли секунды представляю, что будет дальше: дверь врежет по пистолету, помнется и она, и лючок, достанется крылу. Но… дверь на полпути останавливается, наткнувшись на невидимое препятствие – сработал специальный предохранитель, как раз для такого случая!

Почти через сутки пути оказываемся в приграничной Костомукше. Цены в гостиницах скопированы с финских, но в наших условиях выглядят дико: 700–900 рублей за койку с удобствами в коридоре!

УМНЫЙ В ГОРУ ПОЕДЕТ!

Утром, залив бак дешевым отечественным бензином и потеряв полтора часа в очереди на таможню (соотечественники собрались на послепраздничные распродажи в Финляндию), оказываемся за границей. Наклейку RUS, которую безуспешно пытался отыскать по дороге, купил на финской таможне за 2 евро. Четыре сотни спокойных километров до горнолыжного курорта Пюхя едва ополовинили содержимое бензобака. Неподалеку от Суомуссалми завернули в музей Зимней войны 1939–1940 гг. Рядом монумент, как дань памяти погибшим финским и советским солдатам. Ни слова обвинений, ни тени вражды, лишь скорбь и уважение.

В ранних заполярных сумерках вдруг увидел на дороге искорку – вовремя включенный дальний свет выхватил белый силуэт красавца оленя со световозвращающим ошейником. Вмиг вспотели ладони, хрустя «абээсом», едва успел остановиться на укатанном снегу. Хотя у этой «Мазды» полный набор электронных систем безопасности и полдюжины подушек, осторожность терять не следует!

В конце пути приз – уютный домик в волшебном зимнем лесу. Три комнаты, полностью оборудованная кухня, камин,



«Мазду-5» не назовешь громоздким вагоном. На пятой двери – крупные вырезы вокруг светоблоков.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
MAZDA 5

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4505
ширина	1755
высота	1615/1665*
база	2750
колея спереди	1530
сзади	1520
Объем багажника (VDA), л	112/426–538/1566
Радиус поворота, м	5,6
Снаряженная масса, кг	1475
Полная масса, кг	2100
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,8
Максимальная скорость, км/ч	196
Топливо	АИ-95
Запас топлива, л	60
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	6,6
городской цикл	11,0
смешанный цикл	8,2

Двигатель: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 107 кВт/145 л.с. при 6000 об/мин, 185 Н·м при 4500 об/мин

Трансмиссия: переднеприводная, М8

Ходовая часть: подвески независимые, спереди – типа «Мак-Ферсон», сзади – многорычажная; рулевое управление – реечное с электрогидравлическим усилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины 205/55R16

** Высота с релингами.*

На «Мазде-5», не задумываясь, поехал бы с семьей в отпуск еще раз. Но для большей уверенности подобрал бы колеса с максимально допустимой высотой профиля.

Мощный, эластичный мотор, хорошая динамика, быстрые, точные реакции, отличная шумоизоляция, удобное водительское место, просторный салон с множеством вариантов трансформации.


Чувствительность к продольным колеям, небольшой дорожный просвет, отсутствие воздуховодов в задней части салона, нерегулируемый подогрев сидений.

телевизор, музыкальный центр и даже сауна. Все это за полсотни евро в высокий сезон и сорок в низкий. Вдвое дешевле, чем комната без удобств в Костомукше!

Зимняя сказка длилась неделю. Ежедневные 2 км до горнолыжных подъемников и обратно показали: наш вагон очень быстро протапливается. Теплый воздух рисует на лобовом стекле симпатичную рожицу, ушастую и щекастую. Электроподогрев передних сидений оказался даже слишком мощным и, к сожалению, нерегулируемым – через пару минут кажется, что сидишь на сковородке.

Очень к месту пришлось устройство бесключевого доступа: бредешь к машине в тяжеленных ботинках, неуклюжих перчатках, укатавшийся до полусмерти, да еще с ворохом лыж на плечах – и нет нужды шарить по карманам комбинезона, двери отопрутся самостоятельно, восприняв радиосигнал смарт-карты. Двигатель пускается рукояткой – ключ продолжает отдыхать. Через несколько минут мы уже «дома», где таймер заблаговременно скомандовал раскочегарить сауну. XXI век!

Между спусками с гор съездили в музей снегоходов в Кемиярви, отвезли Санта-Клаусу новогодний номер «За рулем» с его фотографиями, прошвырнулись по магазинам в Рованиеми, объелись мороженым и прочими вкусностями в уютном пицца-буфете: 7,99 евро с носа – и ешь от пуза!

Конечно, заехали к Санта-Клаусу – подарили новогодний номер «За рулем» с его фотографиями.

КОНТРАСТЫ, КОНТРАСТЫ...

В Финляндии машину можно не запирать, здесь практически нет преступности и самый низкий в мире уровень коррупции. Финны называют свою экономику наиболее эффективной в Европе. Я, кажется, понял, в чем секрет, посчитав количество персонала на границе – один служащий в Финляндии против семи (!) в России.

После ухоженных дорожек заполярной Лапландии трасса Москва–Питер поначалу шокирует: по некоторым участкам машины ползут со скоростью 5–10 км/ч! Между выбоинами петляешь, как по минному полю, глядя, как на обочине невезучие меняют искореженные колеса. И это дорога между двумя столицами! Мой итог – два списанных колеса, хотя низкопрофильные летние покрышки 205/50R17 предварительно заменил на более высокие зимние 205/55R16. Но и они не сдюжили. Пришлось потихоньку ковылять с грыжами, ведь ставить на такой дороге «докатку» – просто самоубийство.

И все же от поездки осталось, разумеется, больше хороших впечатлений. Финляндию по сей день вспоминаем как сказку, которая хоть ненадолго стала былью. □



За нами будете...

На российском рынке сейчас продаются два поколения компактных седанов «Хёндай»: «Акцент» – таганрогского производства и «Верна» – турецкого. Чем и насколько «Верна» лучше старого «Акцента», определял Андрей Кочетов. Фото: Александр Кульнев.



HYUNDAI VERNA
1,4 л, 97 л.с., автоматическая коробка передач, комплектация BY 0021E, 479 601 руб. ($18 100).

HYUNDAI ACCENT
1,5 л, 102 л.с., автоматическая коробка передач, комплектация AT-5, 386 700 руб. ($14 600).

В большинстве стран новый «Хёндай», дебютировавший в 2005 году, продают под именем «Акцент». Для России сделано исключение, чтобы разграничить автомобили прежнего и нынешнего поколений. Впрочем, еще надежнее их отличает цена: базовая «Верна» дороже самого богатого «Акцента» на 12 000 рублей.

ШИРЕ, ВЫШЕ, УДОБНЕЙ...

«Хёндай-Верна» приобрел все характерные черты современных седанов, которых недостает «Акценту». Багажник стал выше, капот более покатый, а крыша в профиль круглее. Модные большие фары захватили часть капота и крыльев, ветровое стекло наклонилось сильнее, а утопленные дверные ручки уступили место ухватистым «скобам», которые так нравятся спасателям.

Вид вполне модный, достоин европейской или японской марки. Индивидуальности все же маловато: если бы не эмблема – опознать трудно. Впрочем, если «Верну» поставить рядом с «Акцентом» и присмотреться внимательно, задние фонари выдают родственные связи. Хотя то, что удачно вписывалось в корму модели 1999 года, сегодня тянет в прошлое.

На фоне «Акцента» «Верна» кажется крупнее. Она действительно заметно больше во всех измерениях. Крупные передние сиденья с высокой спинкой, широкой подушкой, большим ходом продольной регулировки сполна удовлетворят водителей солидной комплекции. Шофер жокейского сложения, сидя на жестком, почти плоском сиденье, при маневре буквально перекатывается между валиками боковой поддержки. Ремень безопасности, который нельзя отрегулировать по высоте, норовит лечь на шею. Невысоким и худощавым удобней в «Акценте»: маленькое сиденье хорошо фиксирует тело, а ремень, опущенный в нижнее положение, лежит именно на плече. И не беда, что сидишь на «полу». Низкая линия остекления, тонкие передние стойки, невысокие передняя панель и багажник обеспечивают обзорность, которой позавидуют владельцы многих свежих моделей. В их числе и «Верна». Посадка водителя в ней современная, высокая, при необходимости корректируется подъемом сиденья. Но где заканчивается капот, придется гадать. Высоко поднятый передний край стекла продлевает слепую зону перед автомобилем на метр, по сравнению с предшественником. Через заднее окно «Верны» метро-

HYUNDAI VERNA

Третье поколение «акцентов» выпускают с 2005 года в Южной Корее, Турции и Китае. В России автомобиль впервые представлен в 2006 году под именем «Верна». Здесь продают только седаны турецкого производства.

- **Двигатель:** бензиновый 1,4 л, 16-клапанный (97 л.с.).
- **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатая автоматическая.
- **Комплектации:** BY 0011E, BY 0013E, BY 0012E, BY 0014E, BY 0021E, BY 0022E.
- **Цена:** 398 691–496 341 руб. ($15 000–18 700).

HYUNDAI ACCENT

Выпускали в Южной Корее, Турции, Египте, Индии и Индонезии с 1999 по 2005 год. С 2002 года производят в Судане и России, на Таганрогском автозаводе.

- **Двигатели:** бензиновые 1,5 л, 12- и 16-клапанные (90 и 102 л.с.).
- **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатая автоматическая.
- **Комплектации:** МТ-1, МТ-2, МТ-3, АТ-4, АТ-5.
- **Цена:** 323 700–386 700 руб. ($12 200–14 600).

вый столбик виден с расстояния минимум 4,8 м (из «Акцента» ровно 2 м). Толстые, сильно наклоненные передние и задние стойки создают немалые мертвые зоны – неизбежная расплата за повышение пассивной безопасности. Но боковые зеркала «Верны» хороши, таким «лопухам» в городе можно только радоваться.

«Верна» приблизилась к современным одноклассникам и по эргономике задней части салона. Подушка сиденья удобнее, спинка – выше. Сиденье снабжено полным набором подголовников и трехточечных ремней, креплениями «Изофикс». На галерке «Акцента» теснее: диванчик корот-



Салон «Верны»: строго, функционально, удобно. Сочетание черного и светло-серого спасает от безликости?



В «Акценте» передняя часть салона теснее, цвет – только серый, стиль конца 1990-х. Скромно, но удобно.



Задний диван «Верны» удобен, снабжен тремя подголовниками и тремя трехточечными ремнями. Места для ног вполне достаточно.



Сзади в «Акценте» долго не высидишь – подушка низковата, ногам не особенно просторно. Подголовников нет, средний ремень – поясной.



На обоих автомобилях разрезная спинка заднего сиденья в пропорции 40:60, но у «Верны» широкая часть слева, а у «Акцента» – справа.



кий и низкий, а ноги приходится поджимать. А втроем еще и узковато. Новичок от двери до двери шире, колесная арка не мешает садиться. Но, залезая назад, приходится пригибать голову, чтобы не удариться о ниспадающий к корме дверной проем.

МЕНЮ, ПОЖАЛУЙСТА!

Самая дешевая комплектация «Верны» включает механическую коробку передач, электроусилитель руля, центральный замок и подушку безопасности водителя. О таких «радостях», как ABS, кондиционер, электроприводы стекол и зеркал придется забыть. Базовый «Акцент» отличается немногим – нет водительской подушки, но присутствует кондиционер, усилитель руля – гидравлический, а вот центральный замок не положен. Зато цена на 75 тыс. рублей привлекательней. Более мощный мотор (102 л.с.) при меньшей массе автомобиля дает и выигрыш в динамике. Другой двигатель (90 л.с.) в продаже редкость.

Самая дорогая «Верна» почти за полмиллиона рублей «упакована» основательно. Здесь две подушки безопасности, ABS+EBD, автоматическая коробка передач, большой набор электрических удобств (центральный замок, стекла, зеркала, подогрев зеркал и передних сидений), а также дисковые тормоза по кругу и противотуманные фары. Климатической установки, доступной для других рынков, не полагается, лишь кондиционер. Хотя привод заслонок электрический – до полной автоматики остался маленький шажок.

Максимальный «Акцент» много скромнее. Оборудован «автоматом», ABS, кондиционером и «электропакетом» (но без подогрева сидений), водительской подушкой безопасности и барабанными задними тормозами. Противотуманные фары – за отдельную плату. Стоит он на 102 тыс. рублей дешевле преемника.



У «Верны» боковое зеркало заметно больше – шире и его «угол зрения».

ПО НОВОМУ РЕЦЕПТУ

Базовая «Верна» сильно проигрывает «Акценту» в цене. Впрочем, большинство покупателей машину «на веслах» нынче не возьмут. За «Верной» к тому же преимущество не только в дизайне и эргономике, но и ездовых дисциплинах. Жесткая и энергоемкая подвеска, быстрый, немного тяжеловатый, с хорошей обратной связью руль и информативный акселератор сделали автомобиль почти образцовым на гладком асфальте: минимальные крены, активная реакция на газ, даже с автоматической коробкой передач. «Автомат» «Верны» заслуживает особой похвалы. С теми же передаточными числами, что и у «Акцента», он действует намного быстрее. Новые настройки лишили коробку «Верны» характерной для предыдущей модели задумчивости и позволяют активно тормозить двигателем, просто отключив «овердрайв» кнопкой на ручке селектора.



За вздернутую корму и высокую линию остекления «Верна» платит посредственной обзорностью.



Внешне «Акцент» несколько старомоден, но большие стекла и низкая поясная линия улучшают обзорность.

HYUNDAI VERNA – вполне может встать в ряд с «Тойотой-Королла» и «Мицубиси-Лансер» нынешнего поколения. Но ведь их жизненный цикл на исходе…

Современный дизайн, просторный, тихий салон, удобные боковые зеркала, хорошая управляемость, отзывчивый «автомат».



Жесткая и шумная подвеска, посредственная обзорность, неинформативная педаль тормоза, небольшой дорожный просвет, высокая цена.

HYUNDAI ACCENT – удобный и надежный, хотя и не самый современный городской автомобиль. К тому же – дешевый.



Легкость управления, мощный двигатель, хорошие обзорность, плавность хода, конкурентоспособная цена.



Шумный мотор, короткая подушка водительского сиденья, мал ход салазок, тесноватое заднее сиденье без подголовников, уставший дизайн.







Ниши для запасок просторны в обоих автомобилях, позволяют положить некоторые мелочи под фальшпол. Только у «Верны» есть крючок для его фиксации в поднятом положении, а у «Акцента» его нет.

Более валкий на ровной дороге с «размазанным» рулем и медлительным «автоматом» «Акцент» заметно проигрывает «Верне». Но преимущество новичка имеет и оборотную сторону – неважную плавность хода на пологих волнах. На фоне улучшенной шумоизоляции салона и двигателя у «Верны» заметнее стали шумы подвески на мелких дефектах дорожного полотна. Подвеска «Акцента» заметно мягче, больше склонна к пробою, но швы и выбоинки на кузов почти не передаются.

Тормоза «Верны» на зимних дорогах оценить трудно – ход педали слишком ко-

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	HYUNDAI VERNA GL 1,4 4AT (BY 0021E)	HYUNDAI ACCENT 1,5 AT GLS (AT-5)
L_1	905–1075	960–1040
L_2	615–830	585–790
H	1195	1145
H_1	1015	980
H_2	945	945
B_1	1360	1345
B_2	1347	1330
$L_{3min/max}$	930/1595*	910/1540*
B_{3min}	1010	975
H_3	540	500
H_4	465	455
$V_{баг.}$, л	364	352

*Со сложенной спинкой заднего сиденья.



Подрамник «Верны» жестче связывает нижние рычаги передней подвески и одновременно изолирует от дорожных вибраций. У «Акцента» такая же подвеска крепится непосредственно к кузову. Стальная защита моторного отсека – полезная и относительно недорогая опция – уменьшает дорожный просвет машин до 125 мм.





Упругая поперечная балка, короткая пружина и вынесенный амортизатор «Верны» образуют компактную, надежную и дешевую конструкцию, которая доминирует сегодня среди недорогих автомобилей.



«Акцент» с традиционной для японских машин 1990-х задней подвеской. Кстати, она полностью независима.

роток, усилие срабатывания ABS мало. Впрочем, теперь это считается нормальным – автоматика «отмерит и поправит». Большой ход педали «Акцента» с прогрессивным нарастанием усилия понятнее и позволяет точнее дозировать торможение, не доводя до срабатывания антиблокировочной системы.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ





Общие данные	HYUNDAI VERNA GL 1,4 4AT (BY 0021E)	HYUNDAI ACCENT 1,5 AT GLS (AT-5)
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4280/1695/1470	4235/1670/1395
база	2500	2440
колея спереди/сзади	1470/ 1460	1435/ 1425
дорожный просвет	155	170
Объем багажника (VDA), л	390	375
Радиус поворота, м	5,05	5,4
Снаряженная масса, кг	1188	1065
Полная масса, кг	1600	1555
Время разгона 0-100 км/ч, с	14,5	12,8
Максим. скорость, км/ч	168	170
Топливо/запас топлива, л	АИ-92/45	АИ-92/45
Расход топлива, л/100 км: загородный/ городской/ смешанный цикл	5,4/9,5/6,9	6,1/9,9/7,5
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/ число клапанов	P4/16	P4/16
Степень сжатия	10,1	10,0
Рабочий объем, см³	1399	1495
Мощность, кВт/л.с.	71/97 при 6000 об/мин	75/102 при 5800 об/мин
Крутящий момент, Н•м	128 при 4700 об/мин	136 при 3000 об/мин
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	A4	A4
Передаточные числа I/II/III/IV/з.х.	2,846/1,581/1,000/0,685/2,186	2,846/1,581/1,000/0,685/2,186
Главная передача	4,041	4,041
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	торсионная балка	типа «Мак-Ферсон»
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза		
передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
задние	дисковые	барабанные
Размер шин	175/70R14	175/70R13
Безопасность		
Активная	ABS+EBD	ABS
Пассивная	1 подушка	1 подушка

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ ЗР

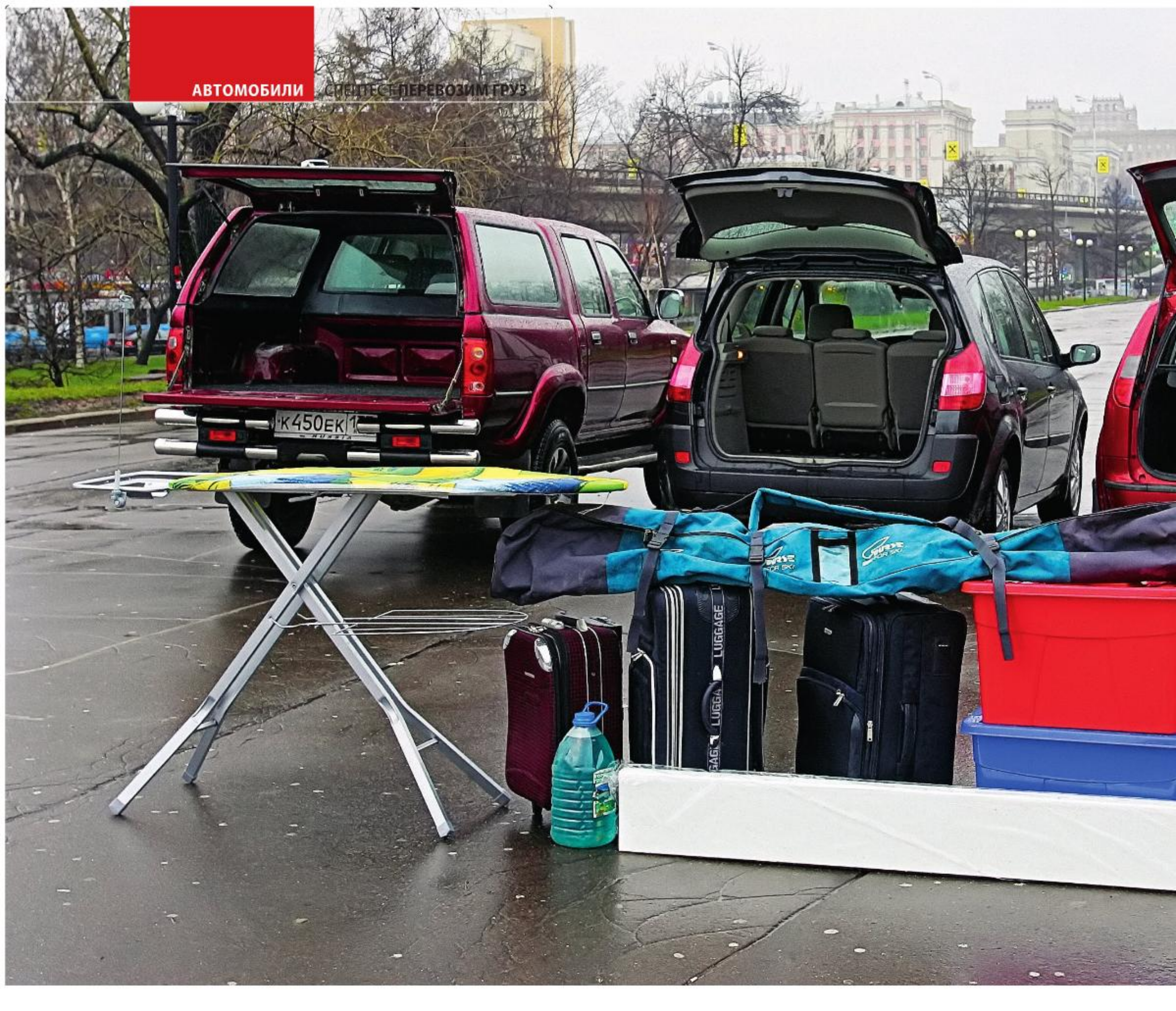
Весовые и геометрические характеристики		
Снаряженная масса, кг	1194	1163
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю	753 (63%)	711 (61%)
заднюю	441 (37%)	452 (39%)
Дорожный просвет, мм	125*	125*

** Под штатной стальной защитой.*

СУХОЙ ОСТАТОК

Ненасытный российский рынок продолжает поглощать практически все, что предлагают. Впрочем, конкуренция постепенно растет. Только на новизне и стереотипно-современной внешности далеко не уедешь. В базовой версии «Верна» слишком бедна, хорошо оснащенная – дороговата. Пока за полмиллиона рублей можно выбрать хоть и не такие свежие, но более сбалансированные «Форд-Фокус», «Тойоту-Королла» или «Мицубиси-Лансер», ажиотажного спроса на «Верну» не будет. Для достижения успеха ей нужно подешеветь или… конкурентам хотя бы формально обновиться и подорожать.

Пока она, правда, лишь встала в очередь… за деньгами российских покупателей. □



Вам, новоселы!

В легковом автомобиле перевозят не только пассажиров, но и багаж. Его бывает много – потому и пользуются спросом универсалы, мини-вэны, пикапы. Какой автомобиль лучше сыграет роль грузовика? Ответ не столь прост, предупреждает Анатолий Фомин. Фото: Георгий Садков.

Методик для оценки багажного отсека множество, но все несовершенны. Посмотрите на результаты наших тестов: заявленный и замеренный (полезный) объемы совпадают крайне редко. Еще реже оправдываются ожидания владельцев: порой, даже располагая внушительным автомобилем, мы не можем перевезти холодильник или телевизор. Литрам, кубометрам и миллиметрам внутреннего пространства нужны еще и соответствующие дверные проемы…

ДЛИННЕЕ, ВЫШЕ… СВОБОДНЕЕ?

Какой автомобиль больше? Тот, что длиннее, шире и выше. А какой просторнее внутри? Напрашивается ответ «тот же», но...

Пикап «Грейт-Уолл Дир G3» – один из наиболее популярных в России. С двойной кабиной при длине автомобиля 4,87 м на грузовой отсек остается всего полтора метра. С учетом толщины заднего борта – 1450 мм длины. Для перевозки длинномеров можно откинуть задний борт (поскольку он не загораживает номерной знак, это не возбраняется) – получится



площадка в 1910 мм. Однако надо учесть: дождь, снег, грязь – все, что на дороге, будет в кузове. Так что груз придется тщательно упаковать.

Проще, да и удобнее установить «будку» – как на редакционном пикапе. Но возможности и удобство погрузки заметно пострадают. Даже высокий водитель не в состоянии при откинутом борте дотянуться до груза в глубине кузова, а передвижение на корточках «под крышкой», как-то приемлемое для невысокого человека, при росте больше 180 см – пытка. Металлические борта платформы – не подарок для ценных и хрупких телевизоров или мониторов и не преграда для тяжелых, но компактных металлических предметов. Лучший груз для пикапа с крытым кузовом – что-то вроде цемента в мешках: тяжелый, пыльный, малообъемный. Худший – ценные длинномеры (уголки, плинтусы, рейки более 1,8 м) и электронная техника. А на заднее сиденье крупную коробку не поставить – угол открывания двери мал, проем узок.

ТРАНСФОРМАЦИЯ – ЗАЛОГ ПРОСТОРА

Следующий подопытный – типичный универсал «Форд-Фокус». Длина на 400 мм меньше, чем у пикапа, но при сложенном заднем сиденье образуется плоская площадка размером 1,665х1,16 м. Пускай высота грузового отсека невелика, значительная площадь и хороший доступ с любой стороны (через заднюю и боковые двери) делают погрузку удобной.

Универсал идеален для длинномеров. Со сложенным задним сиденьем по диагонали легко войдут даже двухметровые лыжи или… вентиляционные трубы. А если бы можно было снять подушки сиденья, почти двухметровые предметы легли не по диагонали, а продольно. Но хотя длина и площадь пола у универсала максимальны, он не лишен недостатков. Основной – относительно небольшая высота багажника. Поэтому многие образцы бытовой техники придется возить не стоя, а на боку, что не всегда удобно. Зато длина салона позволяет проделать еще один трюк – перевезти даже трехметровые тонкие предметы, просунув их между передними сиденьями и уперев в пол рядом с ногами пассажира. Двери и окна при этом полностью закрыты: карнизы приедут сухими и чистыми в любую непогоду.

Мини-вэн «Рено-Сценик» – образец трансформации. Однако он не претендовал на роль лидера, тем более что по длине (4,26 м) уступает «Фокусу» более 200 мм. Но подвижные и легкосъемные индивидуальные сиденья заметно расширяют возможности короткой машины. При сдвинутых вперед задних креслах длина багажника уже не уступает площадке универсала, а с одним снятым сиденьем по диагонали легко умещаются двухметровые длинномеры. Но все же невеликая длина и своеобразное решение задней части машины, как ни крути, не позволяют перевезти в «Сценике» трехметровый карниз. Зато огромные дверные проемы сделали его самым удобным в погрузке. Правда, с задней дверью инженеры недодумали: высота подъема меньше, чем ожидаешь. Для лю-


Изнутри процесс погрузки смотрится гораздо эффектнее.


Грузовая платформа пикапа на вид внушительна, но по длине уступает среднеразмерному универсалу с разложенным задним сиденьем. Даже гладильная доска не позволит закрыть борт.


Объема достаточно – длины не хватает. Впрочем, если зафиксировать заднюю дверь в нижнем положении, можно трогаться.


На первый взгляд короткий мини-вэн наименее вместителен, но на деле он – лучший «грузовик».

ПОГРУЗОЧНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОМОБИЛЕЙ С РАЗНЫМИ ТИПАМИ КУЗОВА (размеры в мм)



Модель	«ГРЕЙТ-УОЛЛ ДИР G3» пикап	«ФОРД-ФОКУС» универсал	«РЕНО-СЦЕНИК» мини-вэн
Диагональ бокового проема	890	930	1230
Приведенный объем, м³	1,32*	1,67*	1,93**
Объем багажника, м³***	–	1,525	1,84

*Приведенный объем – объем прямоугольного параллелепипеда, который можно разместить в автомобиле. **С демонтированными задними сиденьями. ***Официальные данные.

дей среднего роста это несущественно, но высоким придется согнуться, что при переноске тяжестей чревато травмой. В «Фокусе», который на 130 мм ниже, дверь открывается выше.

Со снятыми сиденьями приведенный внутренний объем мини-вэна – самый большой. Даже внушительная ширина и большое расстояние между колесными нишами не помогли универсалу выиграть. А ведь у «Сценика» есть еще длинная версия «Гранд»... Впрочем, этот автомобиль заметно дороже.

НАШИ РЕКОМЕНДАЦИИ

Общий итог эксперимента: для легкового «грузовика» возможности трансформации гораздо более существенны, чем габариты. Если вам предстоит часто возить что-либо, стоит уделить особое внимание дверям. Их проемы должны приближаться к прямоугольнику – «заваленные» стойки – минус. Да чтобы двери открывались как можно шире, еще лучше – сдвижные.

Пятая дверь обычно поднимается вверх целиком – оцените, насколько высоко. Не исключено, что даже человек среднего роста нормально стоять под ней не сможет. Неплохо, если номерной знак закреплен на бампере – при езде с приоткрытой дверью он будет виден. Напомним, что в этом случае нужно приоткрывать передние стекла или включать вентиляцию на максимум, чтобы не отравиться угарным газом. Это возможно даже в машине с исправным нейтрализатором!

Заднее сиденье должно делиться в соотношении 2:3. Если для укладывания спинки «в горизонт» нужно откинуть подушку вперед, первая тоже должна быть раздельной! Идеальный вариант – индивидуальные съемные сиденья. Желательно, не слишком тяжелые.

Лучшие «грузовики» – переднеприводные машины, незамысловатые по конструкции. Многорычажные задние подвески, даже компактные, как на «Фокусе», заставляют приподнимать пол, отнимая до 80 л полезного объема. □

ВАЖНЫЕ МЕЛОЧИ

На первый взгляд, все три автомобиля вместительны, но, например, ни в один из них не уместится стандартный лист гипсокартона размером 2500х1250 мм, которых при ремонте квартиры или дома потребуется немало. Если с пикапа снять крышу (всего 15 минут работы, но решите заранее, где ее оставить), такой внушительный груз можно перевезти, откинув задний борт и закрепив листы… вертикально.

Мини-вэн и универсал готовы принять пусть и меньший по массе «пакет» – вспомним о багажнике на крыше. Правда, его можно поставить и на седан. Так что, выбирая автомобиль «повышенного объема», нужно точно представлять, что и при каких обстоятельствах будете на нем перевозить. Может, он вам вовсе и не нужен!



Чтобы достать предмет из глубины кузова пикапа, даже рослому водителю не хватит длины рук – придется сгибаться пополам и лезть внутрь.



Приятный сюрприз: без одного сиденья в мини-вэн по диагонали входит двухметровый груз.



Прекрасные соперницы

В Россию с новыми силами приходит знаменитая «итальянка». У представителей компании «Альфа-Ромео» – серьезные намерения. Сравнить модель 159 с прямым аналогом – «Маздой-6» взялся Анатолий Фомин. Фото: Георгий Садков.

Российский рынок растет невиданными темпами. Поэтому даже те марки, которые давно ушли с него, не завоевав лавров, возвращаются. Среди них «Альфа-Ромео» с моделью 159, пришедшей на смену 156-й. Соперничать с ней будет популярная у нас «Мазда-6» с самым мощным «атмосферным» мотором.

ВОСЬМИГЛАЗКИ

В какой программе нынешние дизайнеры рисуют внешность автомобиля? Кажется, что и «Альфа-Ромео», и «Мазда-6» созданы с помощью одного и того же «софта». Или это дизайнерские шаблоны? Восемь светящихся кругляшей в передней части машины – случайное совпадение? Или фары теперь, как полсотни лет назад, могут быть только круглыми? Под общим стеклом у «Мазды» фары дальнего и ближнего света, противотуманки и указатели поворота. У «Альфы» гладкой поверхностью передка пожертвовали, оставив три круглых оптических элемента открытыми, а противотуманки расположили в нижней части бампера. Такое решение, может, и проигрывает в аэродинамике, но куда эффектнее внешне. Даже навевает воспоминания об «Астон-Мартине Лагонда», у которого, помнится, было шесть (правда, прямоугольных) фар. А в сочетании с традиционным «щитом» облицовки радиатора «Альфа-Ромео 159» – обладатель крепко запоминающейся внешности. В остальном авангардистских решений не видно, что к лучшему: идеальные пропорции определены очень давно, но не устарели.



ALFA ROMEO 159
2,2 л, 185 л.с., механическая коробка передач, комплектация базовая, опции, $34 620.

MAZDA 6
2,3 л, 166 л.с., автоматическая коробка передач, комплектация Sport, $35 300.

КРАСНОЕ НА БЕЛОМ

В средней полосе этой зимой был серьезный дефицит снега, но на день теста он неожиданно выпал. Снежно-ледовый ландшафт изрядно сместил восприятие автомобилей – управляемость оценивали большей частью на скользких дорогах. Обе машины обуты по сезону, в 16- и 17-дюймовые Nokian Hakkapeliitta 5, так что сравнение вполне правомерно. Зимние шипованные шины не особо способствуют комфорту, зато отлично заметна разница в шумоизоляции. Вопреки предположениям, «Альфа-Ромео 159» оказалась не только тише, чем «Мазда-6», но и продемонстрировала хорошую плавность хода. Ее подвески лучше справлялись и с мелкими неровностями на асфальте, и с наледями, и с откровенно разбитыми участками. Для автомобиля с очевидным спортивным уклоном и происхождением из южной страны это, пожалуй, удивительно. Как и то, что энергоемкость подвески «Мазды», на первый взгляд жесткой и плотной, оказалась невысока. Впрочем, злоупотреблять скоростью на плохих дорогах безопаснее на «Мазде» – у нее дорожный просвет больше, 133 мм. У «Альфы» под провисающей пластиковой крышкой в середине всего 90 мм! Впрочем, крепежные элементы на 30 мм выше. При более продуманной конструкции разница в дорожном просвете сократилась бы вдвое.

Современные автомобили редко балуют хорошей обзорностью. У «Альфы» она и вовсе ниже средней – при приемлемой толщине стоек давит нависающая крыша, совершенно не ощущаются внушительный капот и передний свес, затруднен обзор назад. При парковке перпендикулярно тротуару или развороте на улице с высокими бордюрами надо быть очень аккуратным. Даже чрезмерно упитанный «ле-



Внешность «Мазды-6» соединяет традиционный взгляд и модерн. Вероятно, потому ее благосклонно принимают самые разные люди.

Хэтчбек от седана легче всего отличить по заднему стеклоочистителю.

MAZDA 6

Европейская премьера прошла в 2002 году, рестайлинг – в 2005-м. Выпускают с кузовами седан, хэтчбек, универсал.

- **Двигатели:** бензиновые 1,8–2,3 л (120–260 л.с.), дизельные 2,0 л (120–136 л.с.). В Россию поставляют только с бензиновыми моторами. Привод на передние колеса или полный (2,3 л универсал и MPS).
- **Коробки передач:** 5- и 6-ступенчатые механические, 5-ступенчатый «автомат».
- **Комплектации:** Base, Touring, Sport.
- **Цена в России:** $22 900–41 050.

жачий полицейский» может представлять угрозу бамперу. И это на автомобиле без спортивного пакета – у того передний бампер еще ниже! Водитель «Мазды» чувствует себя более уверенно и способен без привыкания поставить автомобиль почти вплотную к препятствию.

На скользкой дороге преимущество вновь возвращается к «Альфе». Она меньше реагирует на колейность и гребни неубранного снега. Несмотря на очень острый руль, обратной связи достаточно даже на льду. За управляемость в штатном режиме отвечают системы VDC и ASR. Первая контролирует углы скольжения, вторая препятствует пробуксовке ведущих колес. Обе можно отключить, тогда «Альфа» продемонстрирует «естественный характер» шасси. Он позволяет проходить повороты в скольжении, но требует устойчивых навыков. Попытка заправить машину в поворот под сброс газа при недостаточном боковом ускорении обречена на провал: автомобиль выскальзывает с траектории передними колесами. Но если в момент входа все сделано верно, «Альфа» ответит взаимностью – и будет послушно следовать задаваемой траектории. Хотя очевидно, что шасси настраивали не для ледового балета – оно явно заточено «на асфальт», где требуются точные, прогнозируемые реакции и минимум скольжений.

«Мазда», напротив, легче меняет траекторию на входе в поворот, но контролировать ее на дуге сложнее. Труднее удержаться в ледяных раскатанных колеях на шоссе – уж слишком активно машина пытается из них выпрыгнуть. На чистом асфальте «Мазда» ведет себя понятнее. Но излишняя резкость сохраняется: отвлекаться от управления не следует! Впрочем, отвлекаться-то особо не на что – даже бортовой компьютер управляется всего одной кнопкой. Кстати, продвинутая аудиосистема включает чейнджер на шесть дисков в центральной консоли, но не умеет проигрывать записи в формате MP3.

БЕЗ ЛИШНЕЙ СКРОМНОСТИ

Запуск двигателя «Альфы» – кнопкой. «Защита от дурака» – надо выжать педаль сцепления или тормоза. Это не полностью гарантирует от непроизвольного рывка,

«Альфа-Ромео 159» не только намного крупнее предшественницы, но и гораздо агрессивнее внешне.



От ручки, замаскированной в рамке задней двери, как на модели 156, отказались в пользу «нормальной».

ALFA ROMEO 159

Модель дебютировала в 2005 году. Варианты кузова: седан, универсал.

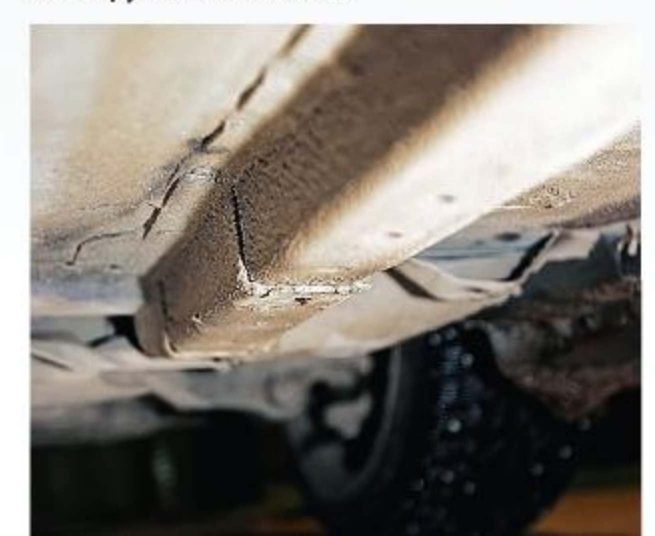
- **Двигатели:** бензиновые 1,9–3,2 л (140–260 л.с.), дизельные 1,9; 2,4 л (100–200 л.с.). В России – только бензиновые.
- **Коробки передач:** механические 5- и 6-ступенчатые, роботизированная механическая Selespeed (6-ступенчатая), гидромеханический «автомат» (3,2 л). Привод – на передние колеса или полный (с двигателем 3,2 л).
- **Комплектации:** индивидуальные.
- **Цена в России:** €22 100–47 200 ($28 730–61 360).

но оставляет шанс отъехать на стартере в чрезвычайной ситуации. Бортовой компьютер «Альфы» не знает русского языка, но при выборе между английским и немецким захотелось поставить… итальянский. Показалось, что «livello olio motore» здесь гораздо логичней, чем «motor oil level». Дух машины требует родного языка!

Мотор понятен без перевода, а его голос звучит очень приятно, особенно на высоких оборотах – очевидно, над тембром основательно поработали. Двигатель «Альфы» неплохо тянет и снизу, но по-настоящему раскрывается только после 4000 об/мин. В сочетании с механической коробкой передач это подталкивает к активной езде, а потому потенциально высокую экономичность в жизни воплотить будет сложно.

Кинематика механизма переключения передач не идеальна: первая и вторая почти вдвое ближе к нейтрали, чем пятая – шестая. С равномерными промежутками было бы лучше. К другим органам управления претензий нет. Педаль тормоза позволяет без проблем регулировать замедление даже на гладком льду. Сцепление – хороший компромисс между ходом и усилием, трогаться с места легко в любом темпе. Чтобы получать удовольствие от управления скоростным автомобилем, надо ощущать себя с ним единым целым. А потому сфокусироваться на водительском сиденье. Оно, несмотря на кожаную обивку, отлично держит в повороте.

Щели в соединении продольных силовых элементов кузова «Альфы» (справа) видны невооруженным глазом.







Практически безупречный с точки зрения эргономики интерьер «Мазды-6» выглядит довольно скромно.



Центральная консоль содержит все необходимое. Но климат-контроль – однозонный, а шестидисковый чейнджер не умеет читать MP3.



Комбинация приборов отлично видна при любом освещении.



Заднее сиденье комфортно для двоих, но при необходимости готово вместить третьего.



«Четверка» объемом 2,3 л – достойный мотор, но звезд с неба не хватает.



Дисплей над зеркалом поможет водителю проконтролировать, кто из пассажиров не пристегнут ремнем безопасности.

Общая оценка 7,8

MAZDA 6 – яркий автомобиль с хорошей динамикой все же бледнеет рядом с «Альфой-Ромео». Подкупает сочетанием живого характера и практичности, а также разумной ценой при отличной оснащенности.

+ Хорошая разгонная динамика, «острая» управляемость, отличная эргономика, большой багажник, умеренный расход топлива.

– Ограниченный выбор комплектаций, повышенный шум на высокой скорости, скромные материалы отделки, недостаточная энергоемкость подвески.

Сорок лет назад ФИАТ-124 поразил советских автомобилистов мощной и эффективной печкой. Сегодня «Альфа» порадовала климатической установкой с развитой системой управления воздушными потоками, центральным дефростером, тремя зонами регулировки (для водителя, переднего пассажира и заднего сиденья). Многочисленные заслонки с электроприводами живут собственной жизнью, которая хорошо слышна при выключенном двигателе, но работают безукоризненно.

Немудрено, что на этом фоне «Мазда» выглядит простовато. Скромный пластик, обычный ключ зажигания, стандартный набор и расположение приборов, климат-контроль без разделения на зоны, даже подогрев передних сидений без регулировки. Но все это привычно и понятно с первого взгляда. Сложно найти кнопку или переключатель, которые вызывали бы вопросы. А поскольку тестовый автомобиль был с автоматической коробкой передач, количество претензий к эргономике сократилось до минимума. Основная из них – к водительскому сиденью. Для машины без спортивных амбиций оно приемлемо, хотя коротковата подушка. Но характер «Мазды-6» (даже с «автоматом») не располагает к спокойному перемещению, а спинка сиденья не дает должной боковой поддержки.

Климатическая установка простовата и не слишком хорошо держит градиент температуры по высоте салона, но с основной задачей справляется быстро и почти бесшумно. Нет отдельной регулировки климата для задних пассажиров, зато у них самих достаточно места для ног, даже если водитель и его сосед гренадерского роста. А главное достоинство – за спинкой



Утопленные в консоль приборы развернуты к водителю и отлично видны.



Отделка алюминием – опция «Альфы-Ромео».



Такую красоту жаль закрывать безликим пластмассовым щитом.



Заднее сиденье «Альфы» комфортно, если спереди невысокие водитель и пассажир.



Нулевое положение стрелок – внизу. Это позволяет разметить большую часть окружности.

Общая оценка **7,9**

ALFA ROMEO 159 – божественно выглядит и роскошно едет, при этом комфортна. Обладая свойствами четырехдверного седана, «Альфа» сохранила дух гоночной машины.

+ Резвый, «злой» мотор, точный руль, отличные тормоза, комфортная подвеска, богатая отделка, фирменный стиль, индивидуальная комплектация.

– Плохая обзорность, маленький дорожный просвет, тесное заднее сиденье, неудобный багажник, ограниченная сервисная сеть, высокая цена.

задних сидений: огромный багажник с отличными возможностями трансформации. А под полом – сюрприз: небольшой сабвуфер в нише запасного колеса.

СТЕРЕОТИПЫ

Итальянский – значит темпераментный, отнюдь не выдержанный. Японский – аккуратный, скромный и вежливый до занудства. Ни «Альфа», ни «Мазда» не укладываются в привычные клише. «Альфа-Ромео» убедительно доказывает превосходство во множестве номинаций: от выдающейся климатической установки до образцовых тормозов и отличного мотора. Подвеска и управляемость под стать темпераменту, но и с неважной дорогой машина тоже справляется. Большая часть проигранных «итальянкой» дисциплин – продолжение неординарной внешности. Обзорность и скромный багажный отсек – самые очевидные примеры.

«Мазду» делали по-другому. Очевидно, каждый элемент рассматривали не только с позиций эстетического совершенства и удовольствия от вождения, но также сообразно цене и запросам практичных покупателей. За смелыми линиями и агрессивным характером японской машины – многократно выверенные решения и взвешенный подход. Очень хороший, но отнюдь не выдающийся технический уровень сдобрен традиционным японским качеством – не без оглядки на цену, которая заметно привлекательнее итальянской.



Отдельный пульт климатической установки для задних пассажиров. Трехзонный климат-контроль работает безупречно.

В «Альфе», быть может, больше таланта, в «Мазде» – трудолюбия. Но ни то, ни другое само по себе не гарантирует совершенства…

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	MAZDA 6 2,3 Sport	ALFA ROMEO 159 2,2L
Рабочее место водителя		
Сиденье	7	9
Органы управления	9	8
Обзор	9	7
Салон		
Передняя часть	8	8
Задняя часть	7	6
Багажник	9	7
Ходовые качества		
Динамика	8	9
Тормоза	8	9
Поведение на дороге	8	9
Комфорт		
Шум	7	8
Плавность хода	7	8
Климат	7	10
Приспособленность к России		
Геометрическая проходимость	7	6
Сервис	9	6
Эксплуатация	7	8
Общая оценка	7,8	7,9

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



Анатолий Фомин: «Для долгой и счастливой жизни, размеренной и расчетливой, «Мазда», конечно, предпочтительней. Но если хоть раз изменить ей с «Альфой», прежняя система ценностей рассыплется».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ





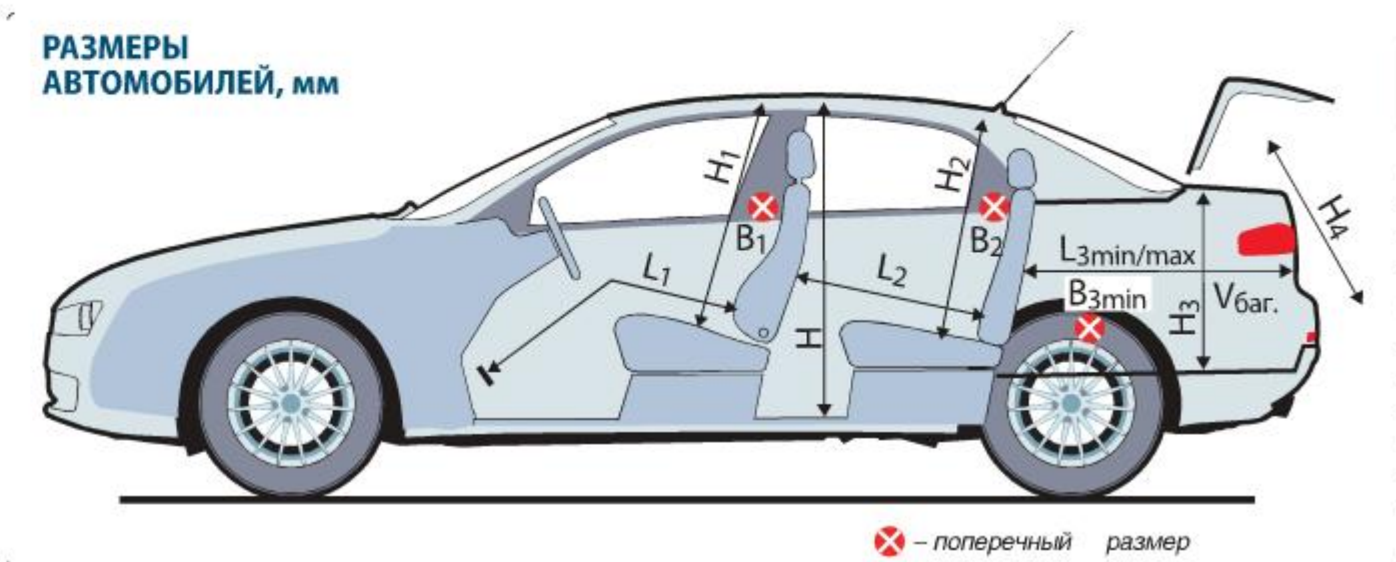
Общие данные	MAZDA 6 2,3 Sport	ALFA ROMEO 159 2,2L
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4670/1780/1435	4660/1828/1417
база	2675	2700
колея спереди/сзади	1540/1540	1578/1555
Объем багажника, л	501	405
Радиус поворота, м	5,9	5,6
Масса снаряженная/полная, кг	1429/1940	1580/1555
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,7	8,8
Максим. скорость, км/ч	204	222
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/64	АИ-95/70
Расход топлива, л/100 км: загородный/ городской/ смешанный цикл	6,8/12,5/8,8	7,3/13,0/9,4
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см³	2261	2198
Степень сжатия	10,6	11,3
Мощность, кВт/л.с.	122/166 при 6500 об/мин	135/184 при 6500 об/мин
Крутящий момент, Н·м	207 при 4000 об/мин	230 при 4500 об/мин
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	А5	М6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з. х.	3,62/1,93/1,29/0,93/0,69/2,97	3,82/2,35/1,57/1,15/0,94/0,86/3,55
Главная передача	3,86	4,18
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	двойные поперечные рычаги	двойные поперечные рычаги
сзади	многорычажная	многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза		
передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
задние	дисковые	дисковые
Размер шин	205/50R17	215/55R16

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ ЗР

Весовые и геометрические характеристики	MAZDA 6 2,3 Sport	ALFA ROMEO 159 2,2L
Снаряженная масса, кг	1479	1605
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю	877 (59,3)	955 (59,5)
заднюю	602 (40,7)	650 (40,5)
Дорожный просвет, мм	133	90

Автомобили на тест предоставлены: Alfa Romeo 159 – «МЕЙДЖОР КАР», Mazda 6 – «МАЗДА МОТОР РУС».

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	MAZDA 6 2,3 Sport	ALFA ROMEO 159 2,2L
L_1	945–1165	920–1125
L_2	645–905	600–835
H	1190	1155
H_1	1025	965
H_2	940	925
B_1	1420	1400
B_2	1400	1390
$L_{3min/max}$	1065/1830	965/1620
B_{3min}	1070	945
H_3	510	460
H_4	1170	410
$V_{баг.}$, л	440	360

Японский передовой

По итогам продаж «Мицубиси-Лансер» занимает почетное третье место среди иномарок. В причинах многолетней популярности разбирался Максим Сачков.

Он уступает лишь «Форду-Фокус» и «Рено-Логан», которые собирают в России. Кстати, «Лансер» – чистокровный «японец». С 1973 года, когда дебютировал первый автомобиль под этим именем, он не менял место производства. Но не только это подогревает интерес к машине.

НА ПРИЛАВКЕ

Обладателем самого скромного «Лансера» в комплектации «Инвайт» (Invite) можно стать, имея в кармане $14 690. Этому седану вполне хватает 82-сильного мотора объемом 1,3 л, особенно если большую часть времени ездить в городе и налегке. Правда, несколько месяцев придется подождать – спрос и на простенькие, и на дорогие версии превышает предложение.

Семейным и дачникам стоит отдать предпочтение (и еще тысячу с небольшим долларов) за «Лансер» в той же комплектации с двигателем 1,6 л. Это не очень большая цена (по сравнению со стоимостью автомобиля) за 300 кубиков, заметную прибавку мощности и крутящего момента. Сюда же включены полезные в наших краях подогреваемые зеркала и сиденья. В остальном «лансеры» с моторами 1,3 и 1,6 л в комплектации «Инвайт» схожи. Кстати, набор для недорогой версии по-японски щедр: ABS, дисковые тормоза спереди и сзади, кондиционер, электрические стеклоподъемники и зеркала, пара фронтальных подушек, центральный замок и иммобилайзер. С более мощ-



ным двигателем может сотрудничать автоматическая коробка с режимом ручного переключения передач.

В такой комплектации можно купить и «Лансер»-универсал, правда, только с мотором 1,6 л. Что «сарай» есть в дешевом исполнении – это хорошо. Плохо, что велика разница в цене с седаном – почти $2000, хотя в дорогих комплектациях она в полтора-два раза меньше.

Прибавьте тысячу с небольшим долларов – и получите комплектацию «Инвайт+». Дело вкуса, но отдавать такую сумму за пластиковые накладки порогов, противотуманные фары, литые диски я бы не стал. Кстати, более дорогое исполнение «Инстайл» (Instyle) тоже отличается в основном «украшениями». Да еще простеньким климат-контролем.

На «лансеры» в топовой версии «Интенс» устанавливают 2-литровый 135-сильный двигатель. Характер этой модификации подчеркивают спортивные сиденья, 16-дюймовые диски, заднее антикрыло и даже растяжка под капотом. На всякий случай к фронтальным подушкам добавили боковые. Но цены, превышающие 20 тыс. долларов, охладят горячие головы.

Официальная гарантия на «лансеры» действует 3 года



Комплектация «Инвайт».



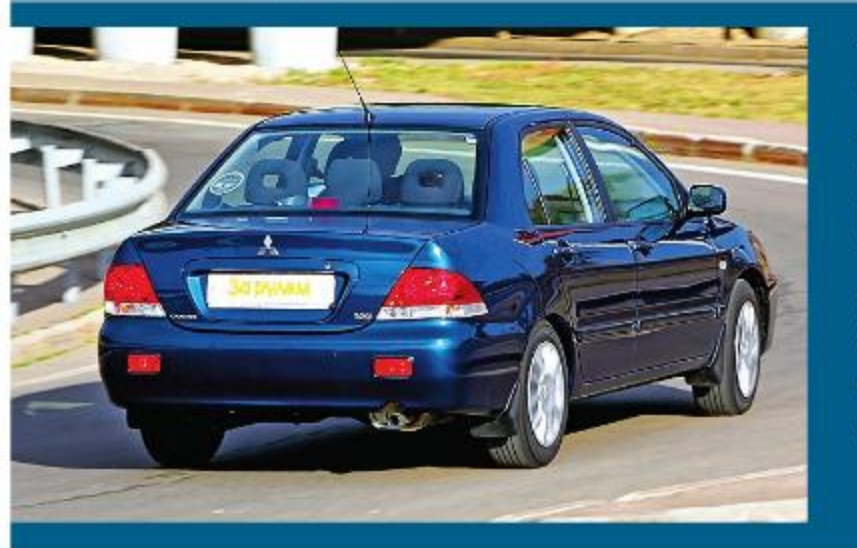
Комплектация «Инстайл».

Комплектация «Интенс».



РАССМОТРИМ ВАРИАНТЫ

СЕДАН



«Лансер» привлекает покупателей не только невысокими в своем классе ценами и пристойными ездовыми характеристиками, но и дружелюбной «улыбающейся» внешностью. Особенно бойко разбирают машины в не самых дешевых комплектациях. Средний для этого класса объем багажника (430 л) скрадывают колесные ниши и петли крышки. Зато спинка заднего сиденья складывается по частям (40:60). Правда, открывающаяся ниша сравнительно невелика.



УНИВЕРСАЛ



Грузопассажирский «Лансер» выглядит на фоне седана более тяжеловесным. Корму украшают задние фонари, вытянувшиеся от бампера до крыши. Кстати, их форма позволила максимально расширить проем двери. В пятиместном варианте отсек под поклажу скромнее, чем у седана, – 344 л. Зато спинки заднего сиденья регулируются по углу наклона, а если их сложить (можно и по частям – 40:60), объем увеличится: 1079 л до линии остекления или 1470 л до потолка. Полку, если в ней нет необходимости, можно убрать под пол багажника.





Комплектация «Интенс» (для «лансеров» с механической коробкой).



Комплектации «Инвайт», «Инстайл» (слева).

или 100 тыс. км пробега – естественно, если хозяин четко следует рекомендациям. То есть каждые 15 тыс. км приезжает на ТО, не забыв заранее записаться. Да-да, бойкие продажи привели к очередям и на сервисе. Стоимость обслуживания и ремонта терпимая, а вот цены на запчасти не просто кусаются – готовы загрызть!

Особняком стоит спортивная версия «Лансера» с приставкой «Эволюшн» (ЗР, 2006, №12).

Нынешнее девятое поколение продают в двух комплектациях: «Спорт» ($46 750) и «Алтимейт» ($51 090), отличающихся настройками подвески и коваными дисками BBS.



Наверху центральной консоли – дисплей маршрутного компьютера, ниже, под заглушкой – гнездо для магнитолы, за которую придется доплачивать.

Ну а теперь познакомимся поближе с самой популярной версией: 1,6-литровый седан с механической коробкой.

ЗА РУЛЕМ

Салон «Лансера» навевает воспоминания о подержанных праворульных машинах. Невзрачный дизайн, мрачноватый пластик, единственное светлое пятно – щиток приборов. Чем дольше присматриваешься, тем больше убеждаешься: здесь функциональность начисто победила дизайн. Возьмем органы управления: три маленькие ручки климат-контроля – с невнятными обозначениями, подрулевые переключатели незамысловаты, да и рычаг коробки передач какой-то неуклюжий. Зато детали подогнаны аккуратно и тщательно, зазоры маленькие, «сверчкам» поселиться негде.

Напоминает о старых «японцах» и короткая подушка сиденья. Хотя в остальном

Передние сиденья разделяет подлокотник с ящичком для мелочевки.



кресло нормальное: одинаково гостеприимно примет и щуплое, и массивное тело. Продольной регулировки вполне хватит долговязому водителю. А вот руль можно настроить только по высоте. Почти всем водителям придется задрать его, иначе он ложится на колени, даже когда подушка сиденья опущена до упора.

Лишь только трогаешься, сразу забываешь о скучном салоне и мелких неудобствах. Двигатель объемом 1,6 л уверенно везет с низких оборотов, охотно и задорно раскручивается, да и голос особо не повышает. Неказистый рычаг коробки оказывается очень послушным – будто двигается сам. Подвеска неплохо сглаживает неровности, машина четко, без пугающих кренов проходит повороты. Связь между штурвалом и колесами совсем прозрачная – словно многочисленные сочленения отсутствуют, а водитель задает траекторию, двигая руками рулевые тяги…

Обещают, что в середине года в салонах появятся «лансеры» следующего поколения. Но нынешние – и новые, и подержанные – наверняка обретут еще немало хозяев. □



Втроем на заднем сиденье тесновато, но ехать можно. Если не собираетесь возить много народу, средний подголовник лучше снять – побольше увидите в заднее стекло.

СТОИМОСТЬ РАБОТ В МОСКВЕ БЕЗ РАСХОДНЫХ МАТЕРИАЛОВ

Работа	Стоимость, руб.
ТО-1 (15 тыс. км)	2955
ТО-2 (30 тыс. км)	6087
ТО-3 (45 тыс. км)	2955
ТО-4 (60 тыс. км)	6785
Замена масла и фильтра	920
Замена сцепления	5370
Замена передних тормозных колодок	1534 (614 в ТО)
Диагностика двигателя	1227 (767 в ТО)
Сход-развал	2148 (1534 в ТО)
Замена шаровой опоры	1534
Замена ветрового стекла	4603

СРЕДНИЕ ПО МОСКВЕ ЦЕНЫ НА ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ

Детали	Стоимость, руб.
Стекло ветровое	9920
Фара	11 050
Крыло переднее	6413
Капот	13 147
Тормозные колодки передние (комплект)	3894
Амортизатор задний	4266
Бампер передний в сборе	13 742
Фильтр топливный/масляный/воздушный	*/369/2155

** Топливный фильтр встроен в бензонасос.*

КРАТКИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ И ЦЕНЫ НА РАЗНЫЕ КОМПЛЕКТАЦИИ

	Invite	Invite+	Instyle	Intense
1,3 МКП 82 л. с., 13,7 с, 171 км/ч, 6,5 л/100 км	$14 690			
1,6 МКП 98 л. с., 11,8 с, 183 км/ч, 6,7 л/100 км	$15 790 $17 650	$16 990 $18 950	$17 950	
1,6 АКП 98 л.с., 13,6 с, 176 км/ч, 7,9 л/100 км	$16 950	$18 150 $20 090	$18 950	
2,0 МКП 135 л. с., 9,6 с, 204 км/ч, 8,4 л/100 км				$20 550 $22 090
2,0 АКП 135 л. с., 12,0 с, 187 км/ч, 9,0 л/100 км				$21 350

Данные мощности двигателя, максимальной скорости, разгонной динамики и расхода топлива в смешанном цикле приведены для седанов. Для модификаций с другими кузовами показатели могут незначительно отличаться. ■ – Седан. ■ – Универсал.



КОМПЛЕКТАЦИИ И ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

	Invite	Invite+	Instyle	Intense
Литые 15-дюймовые диски Mac Fiorano	–	+	–	–
Литые 15-дюймовые диски Oz	–	–	+	–
Литые 16-дюймовые диски	–	–	–	+
Боковые зеркала с электроприводом	+	+	+	+
Боковые зеркала с электроприводом и обогревом	–/+*	+	+	+
Противотуманные фары	–	+	+	+
Подогрев передних сидений	–/+*	+	+	+
Кондиционер	+	+	–	–
Климат-контроль	–	–	+	+
Фронтальные подушки безопасности	+	+	+	+
Боковые подушки безопасности	–	–	–	+
Передние и задние стеклоподъемники	+	+	+	+
ABS и EBD	+	+	+	+
Иммобилайзер и центральный замок	+	+	+	+
Дистанц. управление центр. замком	–	–	–	+
Спортивный руль «Момо»	–	–	+	+
Спортивные сиденья	–	–	–	+
Антикрыло на крышке багажника	–	–	–	+

** Для версии с мотором 1,3 л/1,6 л.*

Весомость мелочей

Просторный, динамичный и, конечно, полноприводный. Для многих он именно такой – идеальный автомобиль. Два «идеала» трезво сравнивает Сергей Канунников. Фото: Александр Кульнев.

NISSAN MURANO
3,5 л, 234 л.с., бесступенчатая трансмиссия с шестью «виртуальными» передачами, базовая комплектация, $57 490.

SUBARU B9 TRIBECA
3 л, 250 л.с., 5-ступенчатая автоматическая коробка передач, комплектация GW, $63 180.



Дороги, не в меру прожорливы, громоздки и не слишком приспособлены к энергичной езде – вот мой взгляд на большие полноприводники. Но, положа руку на сердце, сознаюсь: когда подобный автомобиль попадает в руки, так приятно миновать ходом трамвайные пути или «лежачего полицейского» (даже очень тучного). В конце концов, во многом ради этого и отдают немалые деньги за такие «вездеходы». Впрочем, не стоит забывать, что некоторые из них хоть на первый взгляд и кажутся вседорожниками, по сути всего лишь высокие универсалы. Отличия – в мелочах, но весомых.

ГРАНИ ОРИГИНАЛЬНОСТИ

Назвать внешность скучной язык не поворачивается! Оба автомобиля заметны и своеобразны. «Ниссан-Мурано» не только стремительней, изящней, но и веселей. Лицо «Субару-B9 Трибека» излишне серьезно, если не сказать угрюмо и насуплено. Все остальное… на любителя.



Внутри «Трибека» вполне гармонична. Возможно, на чей-то вкус дорогая кожа лучше сочеталась бы с деревом, а не пластиком. И все же панель приборов и консоль, напоминающие дорогую, но массовую бытовую электронику, а не отцовскую радиолу из светлого дерева, в таком автомобиле выглядят логичнее.

В «Ниссане» комбинация приборов, вмонтированная словно по обходной технологии в «аэродром» перед ветровым стеклом, очень уж простецкая, излишне пластмассовая. Архитектура панели сродни детскому конструктору – как ни фантазируй, все какое-то угловатое и ненастоящее. Особенно странно такие приборы и блок управления климатом выглядят на фоне добротной кожи.

Зато как приятно, что кресло «Мурано» услужливо отодвигается, стоит вынуть из замка ключ! Спереди немного просторней в «Ниссане», сзади – великолепно в обоих автомобилях. Вот только подушка заднего дивана в «Трибеке» низковата, зато ее части двигаются независимо друг от друга.

Может, все это и мелочи, но для автомобилей такого класса – важные. Уплатив за машину более 50 тысяч долларов, получаешь право быть придирчивым. Скажем, простор на водительском кресле «Ниссана» хорош лишь в определенных условиях.

БЫСТРЫЙ И… ПЛОТНЫЙ

Приятно, удобно откинувшись в кожаном кресле, расслабленно плыть в неспешном

NISSAN MURANO

Впервые показан в 2003 году. В России официально с 2005 года.

- **Двигатель:** бензиновый 3,5 л (234 л.с.).
- **Трансмиссия:** полноприводная бесступенчатая с шестью «виртуальными» передачами.
- **Комплектация:** базовая, опции.
- **Цена:** от $57 490.





SUBARU TRIBECA

Дебют модели состоялся на Детройтском салоне 2005 года. В России продают с 2006-го.

- **Двигатель:** бензиновый 3 л (250 л.с.).
- **Трансмиссия:** полноприводная, коробка передач – автоматическая 5-ступенчатая.
- **Комплектации:** GA, GW.
- **Цена:** $59 840–63 180.

городском потоке… Такого не бывает? Правильно! В России поток стоит (то есть по сути потоком не является) или вдруг хаотично мечется по проезжей (и не всегда!) части. Расслабляться нельзя ни на минуту. Стоит начать проходить повороты на «Ниссане»… Нет, вовсе не в агрессивном стиле, всего лишь попытаться рулить быстрее, как вскоре чувствуешь: комфортное, но скользкое и бесформенное кресло едва удерживает тело. Ерзанье быстро утомляет, и ты опять выбираешь размеренную езду.

«Мурано» мягок и комфортен, если ехать в вальяжном темпе по хорошей дороге. А удалившись от Москвы на полсотни верст, на пустом, провоцирующем на высокую скорость шоссе автомобиль словно сдает перед многочисленными, разнообразными по форме и глубине канавками и ямками. «Мурано» начинает раскачиваться и даже немного плавать по дороге. Подвеска вдруг с лязгом срабатывает практически до предела, а ведь под колесами – не самая крупная неровность. Несолидно! Конечно, до критического поведения очень далеко, но впечатление портит.

«Субару» – более собранный, крепко сбитый. Подвеска, как у породистого легкового автомобиля, плотная – на ухабы реагирует стоически. При этом зубодробильных свойств автомобиль не проявляет. Езда комфортна, насколько это вообще допускают российские шоссе.

Зато в «догонялках» «Ниссан» – явный лидер. Ехать на нем за «Субару» гораздо проще, нежели наоборот. «Трибеку» не назовешь медленной, но на педаль газа она реагирует очень спокойно, даже если коробка передач в режиме «Спорт». «Ниссан» разгоняется стремительно и легко, только успевай поглядывать на спидометр! Благодаря отменной шумоизоляции субъективные ощущения не

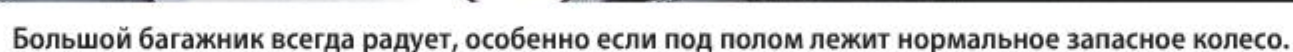


Просторно, удобно, но добротная кожа диссонирует с простоватой пластмассой.



С практической точки зрения – все в порядке. Однако выглядит чересчур дешево.

Придраться к посадке на заднее сиденье трудно – здесь удобно всем.



Большой багажник всегда радует, особенно если под полом лежит нормальное запасное колесо.







совпадают с реальной скоростью. Упражняться в переключении шести виртуальных передач бесступенчатой трансмиссии «Ниссана», по-моему, нет смысла. Куда уж динамичней?

Тормоза отменны у обеих машин. О том, как все это работает, не задумываешься: кстати, чем не критерий для оценки какого-нибудь агрегата или устройства.

По управляемости «Ниссан-Мурано» – неплохо сбалансированный, но немного «американистый». Реакции на руление – не то чтобы сонные, но более спокойные, чем хотелось бы. Крены – не устрашающие, но заметные. «Мурано» во многом напоминает переднеприводную машину, каковой по сути значительную часть жизни и является. Задние колеса подключаются, когда электроника сочтет необходимым.

Общая оценка **7,9**

NISSAN MURANO – вместительный, быстрый, эффектный универсал; благодаря подключаемым задним колесам уверенно идет не только по чистым и ровным дорогам.



+ Отменная динамика, просторные салон и багажник, полноразмерное запасное колесо.

– Мал дорожный просвет, «не по чину» простовата панель приборов, расплывчатые реакции на руление.

«Трибека» вооружена постоянным полным приводом. Возможности машины полностью оценят те, кто знает, что такое «Субару» со всеми ведущими колесами. Высокая машина даже немного неожиданно четко и быстро реагирует наруление, уверенно держится на траектории, а в умелых руках неплохо управляется и в скольжении. В общем, «Трибека», может, и немного тяжеловесный, но зато плотный, гармоничный автомобиль.

Для преодоления трудных участков на «Мурано» надо нажать кнопку 4x4 Lock. Момент будет распределяться между осями в соотношении 50:50. Но особого желания экспериментировать в грязи, тем более на бездорожье, водитель «Ниссана» не испытывает: клиренс-то всего 155 мм, причем под элементами выпускной системы, в базе. Под передним подрамником чуть больше – 160 мм, а защиты двигателя нет. «Субару» подготовлен получше. Просвет –

192 мм, под мотором пластиковая защита от грязи. Неплохо... Но в таком большом, просторном кузове нашлось место лишь «докатке». У «Ниссана» в багажнике – нормальное колесо: ему очередной плюсик.

РАЗЛОЖИМ И ВЗВЕСИМ

В базовой комплектации «Субару-B9 Трибека» на две с лишним тысячи долларов дороже «Ниссана-Мурано». Тестовый автомобиль тянет и вовсе на 63 тысячи с гаком. Разницу составили цена DVD-проигрывателя и камеры заднего вида, проецирующей изображение на приборную панель. (Кстати, эти устройства, продающиеся в магазине в общем-то за невеликие деньги, после установки в автомобиль заметно прибавляют в цене – почему?)

В целом, «Трибека» чуть более ладно сбита и послушна. Но недюжинную резвость «Ниссана», его легкость в разгоне вспоминаю, уже давно расставшись с машиной. Да и внешность «Мурано» мне импонирует больше. Впрочем, вторгаться в эту, самую субъективную сферу оценок – дело неблагодарное... □

Общая оценка **8,1**

SUBARU B9 TRIBECA – удачно сочетает качества «паркетного» вседорожника и сбалансированного легкового автомобиля.

+ Хорошая управляемость, солидный дорожный просвет, гармоничная отделка салона.

– Не очень удобное заднее сиденье, не слишком энергичный разгон, отсутствует полноразмерная запаска.

Не эксклюзивная – массовая, но грамотно задуманная и хорошо выполненная бытовая техника. Посредине дисплей; на нем при включении задней передачи появляется изображение того, что происходит в тылу.

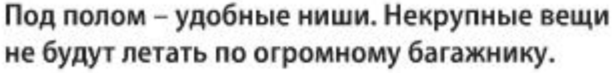




Окошки индикаторов уровня топлива и температуры антифриза поначалу ищещь глазами, потом привыкаешь.

В длину места с избытком, тем более что части дивана можно двигать.





В потолке – DVD-проигрыватель. Если папа раскошелится на такую опцию, чада наверняка порадуются.



Под полом – удобные ниши. Некрупные вещи не будут летать по огромному багажнику.



ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	NISSAN MURANO	SUBARU B9 TRIBECA
Рабочее место водителя		
Сиденье	7	8
Органы управления	8	9
Обзор	8	8
Салон		
Передняя часть	8	8
Задняя часть	8	8
Багажник	8	8
Ходовые качества		
Динамика	9	8
Тормоза	8	8
Поведение на дороге	8	9
Комфорт		
Шум	8	8
Плавность хода	7	8
Климат	8	9
Приспособленность к России		
Геометрическая проходимость	7	8
Сервис	8	8
Эксплуатация	8	7
Общая оценка	**7,9**	**8,1**

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



Сергей Канунников: «Сравниваемые автомобили на сей раз оказались очень близкими. Один – хороший, другой – чуть лучше. Впрочем, это «чуть» кому-то покажется сущей мелочью... Но для другого будет достаточно весомым».

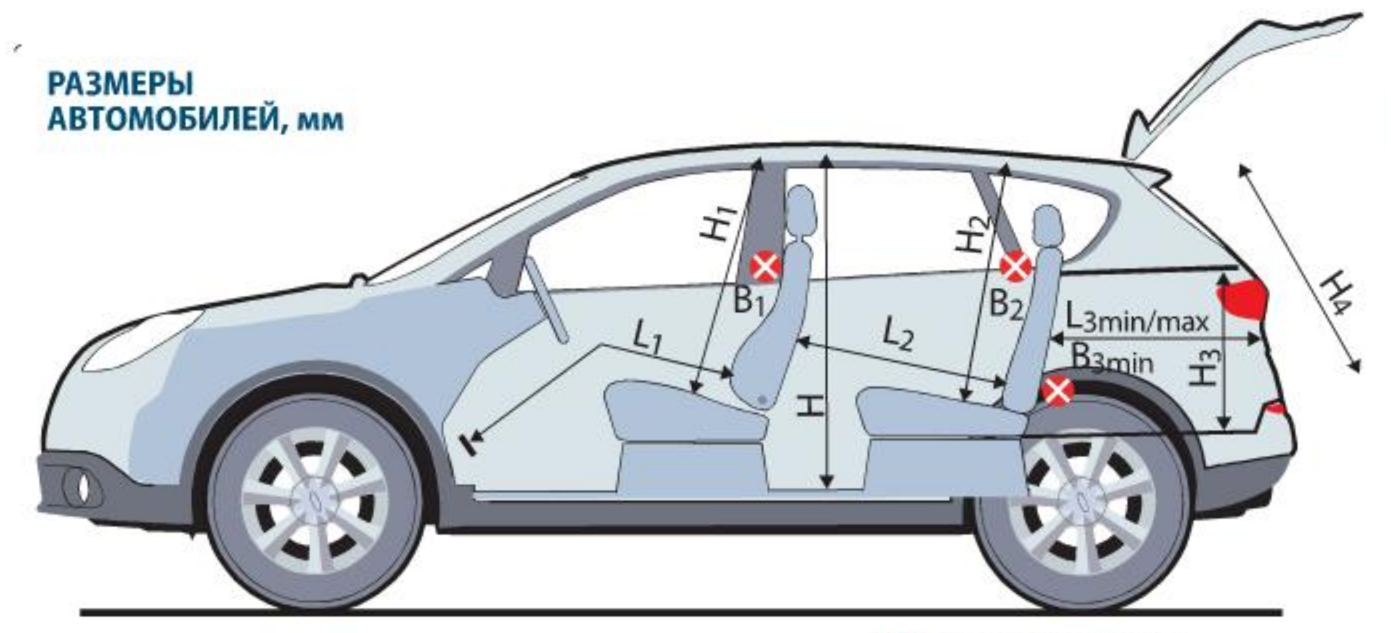
ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	NISSAN MURANO	SUBARU B9 TRIBECA
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4770/1880/1705	4885/1880/1685
база	2825	2750
колея спереди/сзади	1620/1620	1580/1495
Объем багажника, л	438/877	н.д.
Радиус поворота, м	6,0	5,7
Масса снаряженная/полная, кг	1870/2380	1885/н.д.
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,9	9,7
Максим. скорость, км/ч	200	195
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/82	АИ-91/64
Расход топлива, л/100 км: загородный/ городской/ смешанный цикл	9,5/17,2/12,3	9,5/17,1/12,3
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	V6/24	Оп6/24
Рабочий объем, см³	3498	3000
Степень сжатия	10,3	10,7
Мощность, кВт/л.с.	172/234 при 6000 об/мин	180/245 при 6600 об/мин
Крутящий момент, Н·м	318 при 3600 об/мин	297 при 4200 об/мин
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	А6*	А5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	–	3,84/2,35/1,52/1,0/0,83/–/2,76
Главная передача	5,17	3,58
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	на поперечных рычагах	типа «Мак-Ферсон»
сзади	многорычажная	многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза		
передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
задние	дисковые	дисковые
Размер шин	225/65R18	255/65R18

** Бесступенчатая с шестью фиксированными «передачами».*

Автомобили на тест предоставлены:
Nissan Murano – ООО «НИССАН МОТОР РУС», Subaru B9 Tribeca – ООО «СУБАРУ МОТОР».

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



– поперечный размер

Модель	NISSAN MURANO	SUBARU B9 TRIBECA
L_1	915–1150	925–1150
L_2	720–955	520/670–920*
H	1200	1190
H_1	980	990
H_2	990	955
B_1	1515	1480
B_2	1495	1440
$L_{3min/max}$	955/1820	1020/1210–1815*
B_{3min}	1165	1100
H_3	415	410
H_4	940	885
Дорожный просвет	155	192

** Сдвижное сиденье второго ряда.*



CHEVROLET NIVA 1,7 GLC

Изготовитель	«Джи-Эм–АВТОВАЗ»
Год выпуска	2006
В эксплуатации «За рулем»	с декабря 2006
Пробег на момент отчета	6000 км

«Нива» с морозом

Геннадий Емелькин

Кондиционер – штука приятная, жаль только, что отечественный автопром не балует нас автомобилями с этой опцией. «Шевроле-Нива», пожалуй, первая серийная ласточка. Появилась она в августе 2006 года и с кондиционером стала на 24 тыс. рублей дороже. Но есть в ней и другие новшества.

Черную панель приборов заменила светло-коричневая. Такого же цвета пластиковая обивка дверей. Велюровая обивка сидений непрактична – рядом с замком ремня безопасности уже потерлась. Приборы с белыми циферблатами и оранжевой подсветкой днем плохо читаются, а в темноте яркие шкалы раздражают глаза. К тому же часы и одометр остались зелеными, отчего светящаяся панель напоминает новогоднюю елку. Замечаний к сборке салона немного – слегка топорщится блок управления вентиляцией, нет выключателя света в перчаточном ящике. В движении вибрирует внутрисалонное зеркало.

Усилие на подрулевых переключателях стало меньше, но щетки стеклоочистителя по-прежнему шумно скребут и работают рывками, а правая иногда зависает в десяти сантиметрах от нижней кромки ветрового стекла. Новые наружные зеркала стоят достаточно жестко и угол обзора у них больше, чем у прежних.

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ CHEVROLET NIVA 1,7 GLC (0–6000 км)

Статья расхода	Сумма, руб.
Панорамное внутрисалонное зеркало	500
Трансмиссионное масло 75W90 (2 л)	800
Щетки стеклоочистителя	700
Бензин АИ-92 (средний расход 9,5 л/100 км)	10 800
ИТОГО	12 800

ПЕРВЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ



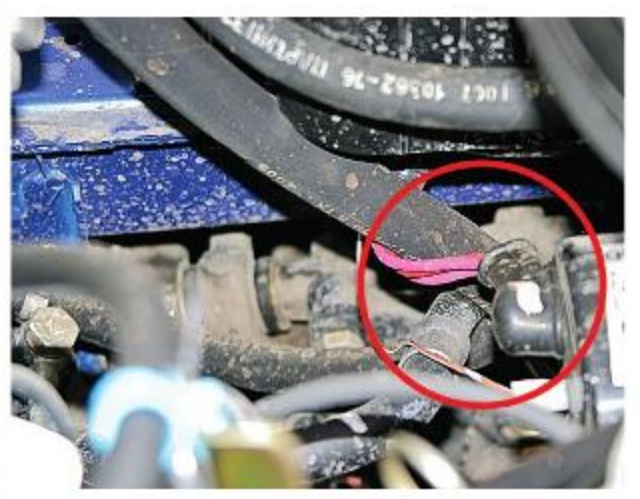
Со светлой панелью зазор кажется особенно большим.



Шумоизоляция капота всегда терлась о кожух двигателя (в кружке). С новым слоем из фольги этот недостаток сразу привлекает внимание.



Красные цифры на белом фоне шкал читаются неважно.



Плюсовой провод (в кружке) был явно перетянут, пришлось переложить его по-другому.

ПЕРВЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ



Новые наружные зеркала не вибрируют и угол обзора в них шире.



Для регулировки натяжения ремня компрессора нужно снимать защиту поддона двигателя и щиток.

Исчезла, наконец, небольшая мертвая зона в левом зеркале – при перестроениях больше не нужно вертеть головой. Передние электрические стеклоподъемники работают тихо и быстро гоняют стекла вверх-вниз, а вот задние, к сожалению, только с ручным приводом, за которым постоянно нужно следить – в движении от вибрации стекла немного опускаются и через щель в салон попадает вода.

Топливный фильтр из моторного отсека перенесли под днище кузова – посмотрим, как он будет себя чувствовать в грязе-соляных ваннах. Шумоизоляция капота новая, наружный слой не тканевый, а из фольги – уже видны ее потертости о пластиковый кожух двигателя. Чтобы подтянуть ремень компрессора, придется снять защиту поддона и щиток. Компоненты кондиционера размещены довольно удачно, но огрехи сборки все же есть. Так, алюминиевая трубка касается правого лонжерона, а шланг высокого давления слегка перекручен и трется о кронштейн компрессора.

Двигатель прежний, но с новой системой управления: взамен Bosch MP7.0 стоит современная M7.9.7. С ней двигатель пускается с полоборота, тогда как ранее на это уходило почти две секунды. Шумы и вибрации на холостом ходу в салоне едва заметны, улучшилась тяга на «низах», позволив реже переключать передачи. Отличить новую систему от предыдущей можно по датчику фаз, расположенному в передней части головки цилиндров, и катушке зажигания с четырьмя выводами вместо ненадежного модуля. Нейтрализатор у «Шевроле-Нивы» выполнен заодно с дополнительным глушителем и стоит гораздо дороже привычного вазовского. Новый контроллер, если появятся перебои в работе какого-либо цилиндра, отключит в нем топливную форсунку, чем спасет нейтрализатор от разрушения.

Кондиционер, кроме, собственно, нагнетания в салон мороза, успешно справляется с запотеванием стекол. Все компоненты морозильной установки – импортные, проверенных марок. Компрессор «Делфай» переменной производительности отбирает мощность у двигателя в зависимости от режима работы кондиционера. За поддержанием микроклимата следят контроллер и датчик давления хладагента. Если нужно, контроллер включит для охлаждения конденсатора один или оба вентилятора, а при резком ускорении автомобиля кратковременно отключит компрессор.

Существенно снижены трансмиссионные вибрации. Если раньше в движении отмечали два «зудящих» режима (на 60–70 и 115–120 км/ч), то теперь их нет. На скорости 110–120 км/ч машина довольно экономична – расход на шоссе около 8,7 л на сотню, в городе же легко укладывается в 10.

Масло в коробке передач в нашей машине было явно не по сезону. Зимой первые 15 минут передачи включались с большим усилием, с прогревом все приходило в норму, за исключением третьей передачи – она до сих пор включается жестче остальных. Заменили «родное» масло на 75W90 – передачи стали включаться легко, но третья по-прежнему жестче остальных.

Автомобиль, изготовленный в конце 2006 года, качеством сборки все же не блещет, а положительные изменения – следствие совершенствования некоторых узлов и компонентов. Повторим, главное его достоинство – стало меньше шумов и вибраций. Впрочем, будем объективны: аналогичные огрехи сборки встречаются и у именитых зарубежных производителей. □



«Москвич» здесь больше не живет

В 2006-м московский завод «Автофрамос», увеличив производство в пять раз, выпустил 50 665 «логанов» (не путать с числом проданных – см. следующий материал). В Текстильщиках побывал Андрей Морозов. Фото: Александр Кульнев.

КОНТРАСТЫ ЭПОХИ КАПИТАЛИЗМА

Вообще «Автофрамос» здорово выигрывает от такого соседства: проезжаешь мимо полуразвалившихся зданий «Москвича», угрюмо глядящих на Волгоградский проспект выбитыми окнами, и вдруг – словно кто-то специально придумал этот контраст! – аккуратная проходная с вежливыми (!) охранниками, строгие логотипы «Рено» на огромном ухоженном корпусе… И – неожиданно – очередь: это желающие устроиться сюда на работу.

Удивительно, но здесь тоже была территория «Москвича», которую передали СП «Автофрамос» несколько лет назад. И вот такие перемены…

– Прошу ходить только по зеленой дорожке, – предупредительная девушка ведет нас по цеху сварки. Пешеходные дорожки – не ради внешнего эффекта, а для безопасности. Здесь преимущество движения у электрокаров.

«Автофрамос» – давно уже полноценное современное производство, где работают три цеха: сварки, окраски и сборки. В первом из 358 стальных деталей за 4 минуты 9 секунд сваривают кузов, во втором на него наносят 22 килограмма мастики, 10 кг краски и 2 килограмма воска. И уже в третьем цеху рождается новый автомобиль. Производственные площади составляют 10 гектаров, а всего «Автофрамос» занимает 30 га. В ближайшее время планируется рост производства еще на 25%, а стало быть, и территория может существенно увеличиться…

Над конвейером, по ленте которого степенно ползут «логаны», – информационное табло: сколько машин бригада уже собрала с начала рабочего дня, сколько еще предстоит выпустить. Естественно, в движениях рабочих нет никакой суеты: каждый шаг, каждое движение рассчитали специалисты. Кстати, всех рабочих на «Автофрамосе» зовут «операторами» – согласитесь, любопытная деталь.

Контроль за качеством продукции ведется постоянно. В конце каждой технологической линии «Логан» подвергается тщательной проверке, причем здесь не только фиксируют дефекты, но и обязательно отслеживают причины появления брака.

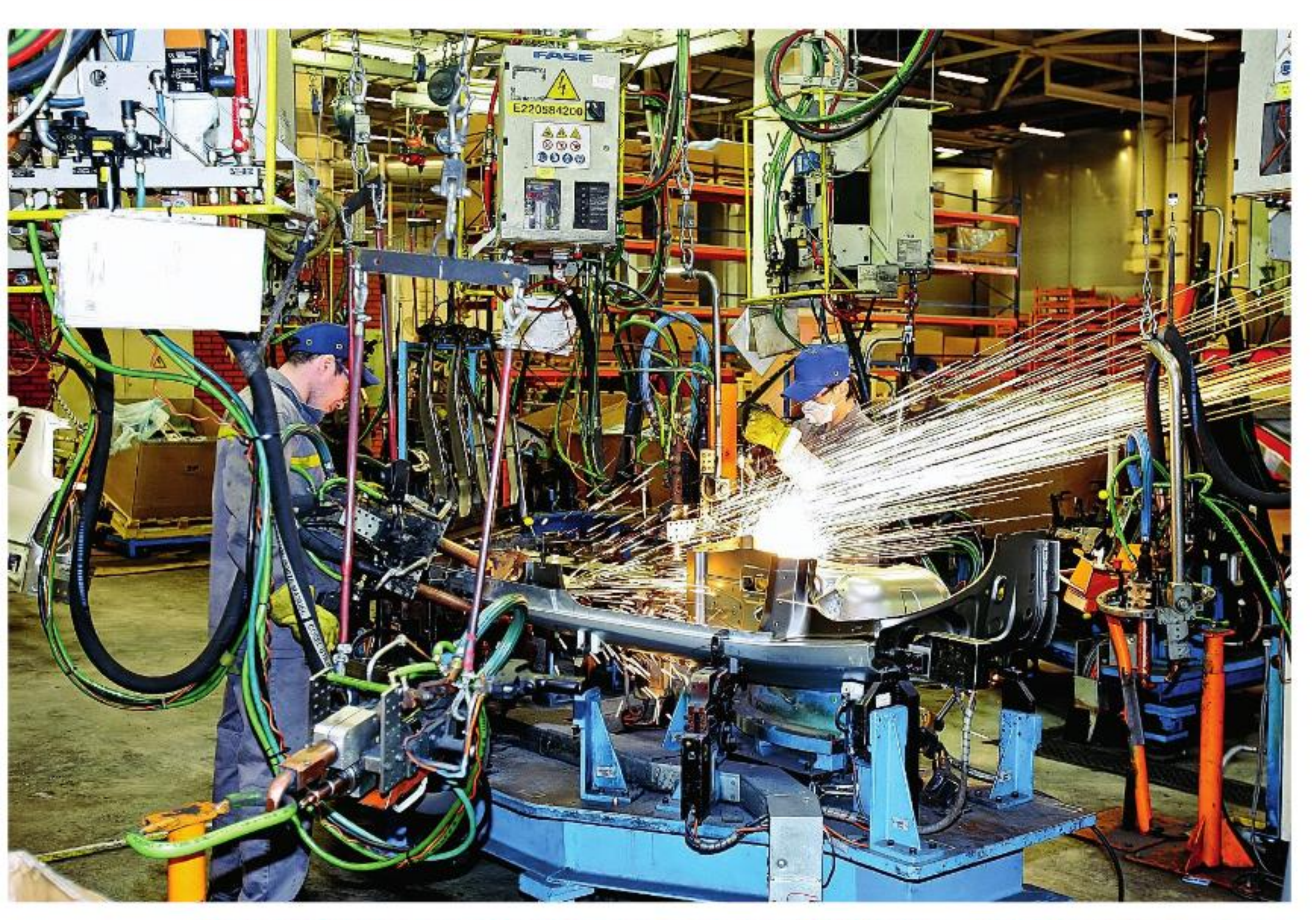
РАЗВИТИЕ БЕЗ ПОТЕРЬ

В прошлом году производство на «Автофрамосе» серьезно расширили, и завод выпустил более 50 тысяч «логанов». Чтобы достичь таких показателей, – в среднем за один рабочий час на конвейере собирают 12 автомобилей – организовали третью рабочую смену.

– Честно говоря, прошлый год вызывал у нас опасения, – признается директор «Автофрамоса» Алеш Братож. – Причины для беспокойства были. С одной стороны, требовалось выполнить план по выпуску автомобилей, которых уже ждали покупатели. А расширение производства, организация новых рабочих смен, обучение операторов всегда чревато потерей качества. Чего, естественно, мы допустить не могли.



Директор завода Алеш Братож работает на «Рено» с 1984 года, когда в его родной Словении (тогда – одной из республик Югославии) французский концерн начал выпускать свои малолитражки.



3710 сварных точек, 4 минуты 9 секунд – и стальные листы становятся кузовом.

В планах московского завода на 2007 год – увеличение выпуска «логанов» до 80 тысяч. К концу года возможно освоение двух новых моделей – универсала и фургона.

Признаюсь, я горжусь, что нам удалось и план выполнить, и обеспечить высокое качество. Руководитель завода считает: такой результат обеспечил коллектив единомышленников. Каждый из 1860 сотрудников, работающих непосредственно на производстве автомобилей, – член единой команды. Любопытно, что на «Автофрамосе» к большинству кандидатов на прием особых требований не предъявляют:

– Безусловно, есть ряд операций, для которых необходимы специальные знания, – поясняет А. Братож. – Все наши операторы получают специальную подготовку в школе мастерства. Параллельно с производством рабочий постоянно повышает свои профессиональные навыки в соответствии с требованиями, которые приняты в концерне «Рено». Я никогда не был скептиком и не считал, что работники в России чем-то хуже других европейцев. Более того, отмечу, что российские операторы значительно скорее обучаются новшествам, быстрее могут совершенствоваться и переходить на более высокий уровень.

Большинство работающих на производстве в «Автофрамосе» – молодые люди, средний возраст не превышает 28 лет. И еще одна деталь, характерная для «Автофрамоса»: из 1860 работников лишь 10 – иностранцы.

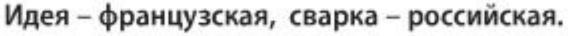
– Мы выступаем за последовательную русификацию нашего завода, – шутит господин Братож. – А если серьезно, то число иностранцев у нас сокращается. Еще один аргумент в пользу того, что российские специалисты ничуть не хуже.

Также российские сегодня по происхождению – 30% комплектующих; пока это самый высокий уровень локализации для сборочных предприятий страны. Это – детали кузова, которые штампуют на ЗИЛе, стальные же кожухи для защиты трубопроводов («Северсталь»), брызговики и резиновые коврики, стекла (Борский стекольный завод) и ряд других компонентов. В ближайшей перспективе земляки должны обеспечить 50% процентов комплектующих для «Логана». Остальные компоненты производят на заводе «Дачия» в Питешти и доставляют в Москву трейлерами. Кстати, таможенный склад – прямо на территории «Автофрамоса», что позволяет существенно сократить и оптимизировать время поставок.

В планах московского завода на 2007 год – увеличение выпуска «логанов» до 80 тысяч. Но в октябре прошлого года на заводе в Румынии уже начали собирать универсалы «Логан MCV» (ЗР, 2006, № 12), а в начале нынешнего – и коммерческие фургоны «Логан Вэн» (см. «Новости»). Интересно, когда эти модели появятся на московском?

– Сначала мы должны удовлетворить спрос на седаны – 80 тысяч в год, – дипломатично ответил А. Братож. – Только после этого сможем думать об универсале и фургоне.

P.S. В феврале Правительство Москвы и руководство компании «Рено» приняли решение об увеличении производства автомобилей «Логан» в Москве до 160 тыс. штук в год. Для этого город предоставит дополнительные площади, а французский концерн инвестирует 150 млн. долл. Кроме седана здесь будут выпускать и другие модификации. Так что – ждем! □



Идея – французская, сварка – российская.





1,8 млн горячих пирожков

Продажи новых легковых автомобилей в очередной раз перекрыли самые оптимистичные прогнозы: за прошлый год россияне купили почти на четверть больше машин, чем в 2005-м! Анализ и прогноз Игоря Моржаретто.

НАШИ: ДОРОЖЕ И... МЕНЬШЕ

Формально для традиционных российских производителей год выдался удачным: продажи практически всех моделей росли от месяца к месяцу (во всяком случае, до начала осени). В результате главный наш производитель – АВТОВАЗ рапортовал о совокупном росте на всех рынках сбыта на 6,1% (764 512 автомобилей) – небывалый результат! Увы, на своей территории успех обернулся неудачей: в России продано 625 тысяч штук (год назад – 648,7 тыс. – 3,7%). И в целом марка «Лада» (ВАЗ, «РосЛада» и т.д.) снова отступила: продано 665,4 тыс. автомобилей против 704,3 тыс. в 2005-м. (Мы приводим оперативные данные самого АВТОВАЗа; точные цифры станут известны лишь в марте. В этом же причина небольшого расхождения данных о продажах наших автозаводов с 2005 годом.) Конечно, уже ушла с конвейера «шестерка», резко сократились объемы сборки на «РосЛаде», но все-таки за державу обидно…

Остальные производители сработали чуть лучше: ГАЗ

продал всего на 155 «волг» меньше, чем год назад, УАЗ недосчитался 309 вседорожников. В денежном смысле все наверняка выиграли (точные цифры объявят не раньше марта), потому что в условиях быстро растущего рынка дружно попытались поиграть на цене. Особенно отличился АВТОВАЗ: в течение года завод семь раз повышал отпускные цены для дилеров – в январе, потом ежемесячно с марта по июль и последний раз в сентябре. В результате средняя розничная цена на автомобили «Лада» за 2006 год выросла на 11,5% – со 191,5 тыс. рублей до 213,6 тысячи. Быстрее всех дорожала «старая» «Нива» (по классификации завода – «Лада 4х4») – на 15% за год, скромнее всего «Калина» – 4% (правда, она изначально стоила очень недешево).

Остальные тоже активно повышали цены, и результаты такой «дальновидной» политики начали сказываться к концу 2006 года, когда все заводские и дилерские площадки оказались забиты непроданными машинами. «Чемпионом» и тут стал АВТОВАЗ: по официальным данным, на начало 2007-го товарные запасы в сервисно-сбытовой сети составляли 67,5 тыс. автомобилей, а по неофициальным – от 95 до 100 тысяч. Не слишком оптимистическая ситуация и у коллег по цеху: в начале января на площадках УАЗа скопилось 1,2 тыс. вседорожников, не нашли покупателей около 500 микролитражек «Ока» (и это при годовом выпуске 8 тысяч!).

Вот и получается, что при феноменальном росте рынка традиционные российские производители стремительно его… теряют. За последний год марка «Лада» утратила почти 12% рынка!

Зато очень быстро прирастают «новые» российские производители: за один год они увеличили отдачу в 1,8 раза – со 158 тыс. до 280 тыс. машин. Хотя цены на самые популярные модели повышались, все выпущенные автомобили проданы. Выходит, ставка сделана правильно!

О сокращении продаж заявил лишь один производитель – СП «Джи-Эм–АВТОВАЗ» – на 7,6% (с 51,8 тыс. до 47,9 тыс. автомобилей «Нива» и «Вива»). Причина все та же – за год «шевроле» из Тольятти подорожали на 10%. Но и этого мало: с 1 января 2007 года СП в очередной раз поднял розничные цены на автомобили «Шевроле-Нива» на 7–8,5 тыс. рублей.

ИНОСТРАНЦЫ: МИЛЛИОН – ВЗЯТ!

Дилеры иностранных марок, в том числе упомянутых выше (с действующим производством в России) в канун нового года могли отметить знаменательную веху: иномарок в 2006 году продали рекордное количество – 1 014 298 штук; рост составил 66%! Причем только за декабрь реализовано примерно 120 тыс. иномарок – это тоже рекорд!

Десятка лидеров по сравнению с 2005 годом осталась прежней – в ней представлены в первую очередь марки, которые открыли свои сборочные производства в России или странах СНГ. С третьего места на первое среди иномарок переехал «Форд» – естественно, благодаря росту производства на своем заводе во Всеволожске.

А вот «Дэу» опустилась сразу с пятого места на восьмое: производитель, завод «УзДэу»,

В 2006-м рост продаж составил 23,6% по сравнению с предыдущим годом, а в денежном эквиваленте рынок увеличился на 45%!

не сдержал обещания выпустить рестайлинговую версию «Нексии». Пару мест потеряла компания «Мицубиси»: продажи по сравнению с прошлым годом увеличились на четверть, но рынок иномарок рос еще быстрее! Потеряла темп южнокорейская «Хёндай»: годовой прирост составил «всего» 15%. Дилеры летом и осенью получали вместо автомобилей одни обещания: из-за забастовок на заводах в Южной Корее поставки почти прекратились. Но потребителям-то что до проблем таможних профсоюзов? Они хотели купить «Гетц», подождали – и отправились к конкурентам.

Из категории марок «премиум» больше всего покупателей в прошедшем году удалось привлечь «Вольво» – в 2006-м шведы обошли «Лексус», «Ауди», «Мерседес» и БМВ. В 2007 году конкуренция в этой группе вновь усилится. Порукой тому станет еще один бренд класса люкс – «Инфинити». Хотя официальные продажи стартовали только поздней осенью 2006-го, продано 729 шикарных авто японской марки! Характерно, что этот сегмент рынка растет даже быстрее, чем «иномарочный» в целом.

Очень быстро в прошлом году прибавлял и другой сектор – самых дешевых автомобилей из Китая и Ирана за 7–15 тыс. долл. Еще два-три года назад у нас даже о существовании таких фирм не знали, и вот они уже сумели продать больше 25 тысяч легковых автомобилей! Правда, по некоторым оценкам, масштабы китайского вторжения сильно завышены. Покупатель уже опробовал автомобили из Поднебесной и выяснил, что далеко не всегда они соответствуют требованиям, предъявляемым к иномаркам. Видимо, борьба на равных начнется через пару лет, когда китайские компании обновят модельный ряд, повысят качество продукта и расширят дилерскую сеть.

КОМУ ЧТО НРАВИТСЯ

В первой десятке самых популярных иномарок – большие перемены. Появились трое новичков («Рено-Логан», «Шевроле-Ланос» и «КИА-Спектра»), которые отправили замыкавших топ-10 в прошлом году «Хёндай-Гетц», «Дэу-Матиз» и «Тойоту-Кэмри» во вторую десятку. Тенденция налицо: 7 из 10 лидеров продаж собраны в России или странах СНГ. И все они – в самом популярном секторе от 10 до 20 тыс. долл.

Самый популярный представительский автомобиль у нас по-прежнему «Тойота-Кэмри» (продано 18,1 тыс. штук), а среди вседорожников в лидеры продаж вырвался «Хёндай-Тусан» (12,6 тыс.). И вот еще интересная новость: неожиданный успех «Форда-Фьюжн» (16,5 тыс. штук), который занял 14-е место, обогнав многие популярные модели! Если у нас в моду входят городские универсалы такого типа – значит, мы тоже часть Европы…

ВОСЬМЫЕ В МИРЕ

Итак, продажи в России в 2006 году впервые превысили 2 миллиона штук: 1 млн. – новые иномарки, 760 тыс. – новые российские автомобили и еще 260 тыс. ввезенных подержанных иномарок. Все вместе – 2 млн. 20 тыс. При этом продажи новых иномарок выросли на 66,4%, российских марок – упали на 8,4%, а импорт секонд-хэнда сократился на 20%. В целом рынок новых машин вырос по сравнению с 2005 годом на 23,6%, а в денежном эквиваленте, по расчетам партнера компании Pricewater-houseCoopers Стэнли Рута, и того больше – на 45%.

Таким образом, Россия по итогам 2006 года переместилась в мире с 10-й на 8-ю позицию, обойдя Бразилию и Испанию. В когорте самых автомобильных стран мира случились большие перемены. Китай обошел Японию и стал вторым в мире рынком после США по объемам продаж новых автомобилей. Четвертую позицию в мировом рейтинге удерживает Германия, где в прошлом году отмечался небольшой прирост (около 1%). Пятое, шестое и седьмое место занимают Великобритания, Италия и Франция.

В 2007-м мы вполне можем переместиться еще на одно место вверх. Правда, рост рынка иномарок может несколько замедлиться. По некоторым оценкам, в 2007 году продажи иностранных машин вырастут на 38–40% и в количественном выражении составят чуть меньше 1,5 млн. штук. Объем реализации новых российских автомобилей в лучшем случае останется на сегодняшнем уровне, а подержанных иномарок завезут чуть

САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ ИНОМАРКИ



1	Ford Focus	73 468
2	Renault Logan	49 323
3	Mitsubishi Lancer	46 969
4	Daewoo Nexia	43 415
5	Chevrolet Niva	41 155
6	Hyundai Accent	38 808
7	Chevrolet Lanos	37 215
8	Nissan Almera Nissan Almera Classic	32 241
9	Toyota Corolla	31 222
10	KIA Spectra	25 139

РЫНОК АВТОМОБИЛЕЙ В РФ В ДЕНЕЖНОМ ВЫРАЖЕНИИ (ВВЕРХУ) И В ШТУКАХ (ВНИЗУ)*



*По данным агентства ABARUS Market Research.

ПРОДАЖИ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В 2006 ГОДУ

Марка	2006	2005	Рост, %
«Лада»*	665 400**	704 300	-3,7
«Форд»	115 985	60 564	92
«Шевроле» (вкл. СП)	111 458	66 532	68
«Хёндай»	100 685	87 457	15
«Тойота»	95 689	60 638	58
«Ниссан»	75 529	46 485	62
«Рено»	72 484	29 177	148
«Мицубиси»	68 845	55 148	25
«Дэу»	66 717	48 623	37
КИА	59 993	24 671	143
«Волга»	51 700**	51 855	-0,3
«Мазда»	32 290	21 120	53
УАЗ	28 785**	29 094	-1,1
«Опель»	19 983	9398	113
«Фольксваген»	19 186	12 007	60
«Ока»	16 589**	42 941	-61,4
«Сузуки»	16 118	9803	64
«Хонда»	15 723	8906	77
«Пежо»	15 283	9251	65
«Шкода»	14 835	7535	97
«Ситроен»	11 934	6922	72
«Вольво»	10 801	5713	89
«Чери»	10 768	476	2162
«Лексус»	10 065	5369	87
«Ауди»	10 050	6115	64
«Мерседес-Бенц»	9316	4848	92
БМВ	9031	6338	42
«Субару»	7604	4160	83
«Ленд-Ровер»	6299	4075	55
«Грейт-Уолл»	4788	4070	18
«Иран Ходро»	4534	–	–
«Саньён»	4018	226	1678
BYD	1694	152	1014
«Джип»	1569	885	77
ФИАТ	1382	93	1386
«Крайслер»	1381	837	65
«Порше»	1320	525	151
FAW	1288	–	–
«Хафей»	1253	–	–
«Додж»	1068	–	–
«Ягуар»	893	522	71
«Инфинити»	729	–	–
«Мини»	496	340	46
«Кадиллак»	416	251	66
СААБ	383	241	59
«Хаммер»	360	156	131
«Альфа-Ромео»	54	68	-21
«Лянча»	1	–	–
Всего	1 776 772	1 437 887	23,6

При подготовке использованы данные АЕБ, «АСМ-холдинга», компаний-производителей.
** Все производители марки: АВТОВАЗ, «Иж-Авто», «РосЛада». ** Оперативные данные на конец января 2007 года.*

меньше, чем в 2006 году (примерно 220–230 тыс.).

А вот к 2015 году, по прогнозам Стэнли Рута, у нас в стране будут продавать 3–3,5 млн. машин в год, и по этому показателю Россия выйдет на второе место в Европе после Германии. Нам бы еще дороги, как в этой стране, да организацию движения… Впрочем, восемь лет – немалый срок, чтобы многое изменилось. К лучшему, разумеется. □



Прощание с «копейкой». Что дальше?..

Будет ли в России своя собственная передовая автомобильная промышленность? Свой взгляд на волнующую многих проблему высказывает председатель совета директоров ОАО «За рулем» Виктор Панярский.

Десятилетия жизни в изолированном от остального мира СССР, помимо прочих иллюзий, оставили нам в наследство ощущение того, что страна имела собственную «автомобильную гордость». Когда-то ею были «чайки», «волги», «москвичи», а с начала 70-х годов – «жигули».

Советский массовый автомобиль (в первую очередь, конечно, ВАЗ) в народном сознании, безусловно, принадлежит к таким достижениям нашего прошлого, с которыми расставаться трудно. Особенно тем миллионам россиян, которые уже ездят на вазовских машинах, и тем, кто хотел бы их купить по доступной цене.

Именно поэтому вопрос, есть ли светлое будущее у российского автопрома, обсуждается повсюду так бурно – от семейных застолий до заседаний правительства, не говоря уже о телевидении и массовых изданиях. Хочу предложить свою версию ответов – подчеркиваю, ответов, поскольку проблема включает два совершенно разных вопроса.

Вопрос первый: будут ли крупнейшие мировые производители строить в России свои заводы для массового выпуска современных автомобилей?

Ответ: да, безусловно будут! В последние годы налицо уверенный рост всех социально-экономических показателей. На этом благоприятном фоне впечатляющими темпами – десятки процентов в год – растут продажи новых иномарок, и тенденция эта устойчива.

Прогнозы специалистов говорят о сохранении высоких цен на нефть и газ в ближайшие годы. Эта перспектива весьма благоприятна, поскольку Россия – среди крупнейших экспортеров минеральных ресурсов. Одного этого ей достаточно для дальнейшего развития рынка капиталов и технологий, что всегда сопровождается ростом потребления. При этом Россия еще длительное время сохранит такое преимущество перед Западом, как более дешевая рабочая сила.

В последние годы ясно обозначилась политическая воля руководства страны – привлечь в экономику иностранные капиталы и современные технологии. Совершенно очевидно, что при сохранении политической стабильности – а для этого сейчас созданы необходимые предпосылки – Россия в ближайшие десятилетия останется перспективным и привлекательным рынком сбыта автомобилей всех ценовых сегментов.

Многие факты свидетельствуют об этом. И уже работающие ныне в России зарубежные производители, и те, кто только создают мощности в разных регионах страны, планируют к 2010 году выпускать свыше миллиона машин в год более чем двадцати моделей. Скорее всего они свои планы реализуют, и тогда в России станет реальностью новая автомобильная промышленность с бóльшим объемом производства, чем в лучшие годы СССР.

Совершенно очевидно, что Россия в ближайшие десятилетия останется перспективным и привлекательным рынком сбыта автомобилей всех ценовых сегментов.

Вопрос второй: сохранится ли в России национальная промышленность, которая будет развиваться на базе советского автопрома, контролироваться российскими собственниками и при этом успешно конкурировать как по качеству, так и по цене (что особенно важно для массового российского потребителя) с западными производителями?

Наше отставание в опыте и технологиях для создания и производства современного автомобиля невозможно преодолеть лишь собственными силами. Надо вновь, как во времена строительства ВАЗа, договариваться с кем-то из мировых производителей…

Что касается известных нам «советских» автомобилей, то выскажу свое, пусть для кого-то спорное, мнение: все они в ближайшие годы обречены «умереть» – уйти с рынка. И машины, и заводы, которые их выпускают, безнадежно устарели технически и морально, отстали от мировых конкурентов, как говорится, навсегда. На мой взгляд, это было очевидно уже десять-пятнадцать лет назад.

Современный автомобиль – это уникальный продукт, для полноценного и успешного производства которого необходимо сочетание ряда важнейших факторов. Главный – наличие поставщиков более чем пяти тысяч комплектующих практически из всех отраслей современной промышленности: металлургии, электроники, электротехники, химии… Смежники автопрома должны обеспечивать выпуск этой огромной номенклатуры изделий на высочайшем уровне, к тому же в массовых масштабах, измеряемых миллионами экземпляров.

Полагаю, другого продукта, аналогичного по сочетанию всех этих сложнейших требований, на мировом рынке просто нет! И ни Советский Союз с конца 80-х прошлого века, ни новая Россия не имели и не приобрели сколь-нибудь реальных ресурсов для самостоятельной и быстрой организации подобного производства. Лишнее подтверждение тому – смерть после долгой и бессмысленной агонии легендарного когда-то «Москвича».

Отдельный вопрос – судьба гордости советской индустрии, АВТОВАЗа. Прежнее и нынешнее руководство крупнейшего российского предприятия до последнего времени настаивало на вложении огромных средств в разработку легкового автомобиля и освоение его производства на собственной, российской платформе.

Между тем в нашей недавней истории есть пример кардинального решения проблемы автомобилизации. Оснований для амбиций в то время было куда больше, чем сегодня: в конце 60-х СССР находился на пике своего военно-технического и экономического могущества, но несмотря на это, в Италии купили новейшую конструкторскую разработку – платформу легкового автомобиля ФИАТ-124 и одновременно комплекс современных технологий для выпуска большинства комплектующих.

Задача была решена комплексно. И хотя это стоило огромных средств и титанических усилий, за короткий срок – пять лет – Советский Союз рывком преодолел ту пропасть, которая отделяла его от стран с развитым автомобилестроением. В разы был увеличен объем производства этой важнейшей во всех отношениях промышленной продукции. После выхода на проектную мощность Волжский автозавод обеспечивал около 5% ВВП страны. СССР получил совершенно новый по техническому уровню, конкурентоспособный на мировом рынке легковой автомобиль: в лучшие годы АВТОВАЗ экспортировал в развитые страны до 40% своей продукции. К слову, уникальный проект с концерном ФИАТ был реализован на фоне беспрецедентного по тем временам взлета мировых цен на нефть...

Увы, за последующие десятилетия советская, а затем и российская промышленность безвозвратно сдала позиции, завоеванные в начале 70-х. С каждым годом увеличивалось отставание от мировых производителей, пока не оказалось просто непреодолимым.

Если оглянуться назад и непредвзято оценить наши успехи в создании высокотехнологичного продукта широкого потребления, то придется признать неприятный факт: за все годы существования СССР и новой России страна произвела только два таких изделия. Это продукция АВТОВАЗа в 70-е и 80-е годы минувшего столетия и… автомат Калашникова, который производился и продавался за рубеж в огромных количествах. И все же из этого факта вряд ли вытекает, что мы можем конкурировать с мировыми производителями автомобилей: ни по количеству комплектующих, ни по их техническому уровню сравнивать «Калашникова», например, с современным «Фордом-Фокус» вряд ли правомерно.

Если смотреть правде в глаза, надо признать: наше отставание в опыте и технологиях для создания и производства современного автомобиля просто невозможно преодолеть собственными силами. Это очевидно любому непредвзятому эксперту. Странно, что этого так долго не могут понять (или принять) «государственные и олигархические мужи», руководящие этой отраслью последние десять-пятнадцать лет.

Мне представляется: если мы хотим иметь конкурентоспособную российскую автомобильную промышленность, надо вновь, как это было сделано при строительстве ВАЗа, договориться с кем-то из мировых производителей о приобретении современной, новейшей разработки, которая послужила бы базовой «платформой» народного автомобиля. При этом понадобится закупить и многие сопутствующие технологии, необходимые для его производства, но пока что у нас в стране отсутствующие.

Успех еще более вероятен, если во главе процесса поставить автомобильного «Гуса Хиддинга» с командой опытных управленцев. Пусть и в качестве наемного менеджера, если государству больше некому доверить реализацию столь масштабного проекта.

Конечно, такие решения потребуют не только политической воли высших руководителей страны, но и концентрации огромных средств, что сегодня невозможно без привлечения государственных ресурсов. Например, из того же стабилизационного фонда страны. Однако только так Россия может в обозримом будущем вновь стать производителем массового отечественного автомобиля и реализовать свои естественные амбиции в этом очень значимом сегменте мировой экономики.

В завершение замечу: этим путем уже прошли такие ныне признанные «автомобильные» державы, как Япония и Южная Корея. Сейчас по такому же пути идут Малайзия, Китай и даже Иран. И нам вряд ли стоит, отворачиваясь от их опыта, настаивать на собственном, «самобытном» пути развития. Мы уже не раз ошибались, выбирая его. В том числе и в автомобильной промышленности. □



Железная логика дороги

Андрей Морозов

Ушедший год запомнится, в том числе, невиданными очередями за… автомобилями. Одна из причин – производители и продавцы неожиданно столкнулись с острой проблемой: как доставить машины дилеру?

Прошлой весной импортеров новых автомобилей охватила настоящая паника: фирмы, владеющие автовозами, подняли тарифы сразу на 15–20%. С ростом цен на бензин стоимость перевозок подросла еще и летом. Естественно, импортеры не могли резко увеличивать объемы заказов за границей – тогда каждый поставленный «сверх плана» автомобиль принес бы дополнительные убытки.

АВТОВОЗЫ: БЫСТРО, НО ДОРОГО

Все дело в том, что за последние 10–15 лет в России сложилась схема, доставки по которой до 80% новых машин прибывают автовозами. Это удобно: автопоезд может принять машины на складе и доставить их непосредственно к «прилавку»; позволяет оперативно реагировать на капризы рынка.

Российский завод «Форд» одним из первых столкнулся с трудностями при доставке своих автомобилей в различные регионы страны. По словам Сергея Богданова, вице-президента компании «Форд» в России, перевозчики не справляются с растущим объемом поставок автомобилей – не хватает автовозов! «Продажи иномарок в России составили в 2004 г. 400 тыс. штук, в 2005-м – 600 тыс., а на 2006 год ожидали свыше 1 млн., – поясняет он.

Сегодня менее четверти новых машин перевозят по России железнодорожным транспортом.

– В результате клиенты в России ждут автомобили, которые скопились в финских и немецких портах». А ведь на них приходится львиная доля транзита (см. схему!). Для транспортировки всех этих автомобилей, по оценке С. Богданова, необходимо 4,5–5 тыс. автовозов, а сегодня их работает не больше 4 тысяч. Таким образом, дефицит составляет 500–1000 машин.

ПЛАТФОРМЫ: ДЕШЕВО, НО ДОЛГО

По словам специалистов, главная проблема в работе с железной дорогой – невозможность оперативно реагировать на изменения ситуации: например, заказывать платформы необходимо за 45 суток. Да и сам путь получается долгим – например, доставка автомобилей из Германии в Москву по железной дороге занимает 15–20 суток.

Сегодня в России лишь 22% автомобилей перевозят по железной дороге. Для сравнения: в США и Канаде – до 70% (там для этого задействовано до 20 тыс. платформ), в Европе – 50%. У нас мало вагонов, нет специализированных терминалов, способных «обрабатывать» такой специфический груз, как автомобили. Правда, уже в 2007–2008 гг. должны появиться первые особые терминалы в Москве (на станции Михнево), Екатеринбурге, Новосибирске, Калининграде, в порту Зарубино на Дальнем Востоке; численность крытых вагонов-автомобилевозов за это время должна увеличиться с 3 до 4,6 тыс. Это, разумеется, сократит время доставки и позволит, в конечном итоге, уменьшить очереди в автосалонах. □

Традиционные пути доставки новых иномарок в Россию: по железной дороге прибывают машины из Европы (через Калининград и Брест) и Азии (через Самур, Асаку и Забайкальск); основная масса прибывает на автовозах через Финляндию.





Измеритель гордости

Когда это чудо техники зависло в воздухе над Москвой, показалось, что ему не очень-то хочется спускаться на нашу грешную землю и наматывать километры на свои уникальные покрышки. Однако для нашего английского коллеги Рэя Хаттона «небожитель» сделал исключение и показал, на что способен. Фото «Бугатти» и Владимира Соловьева.



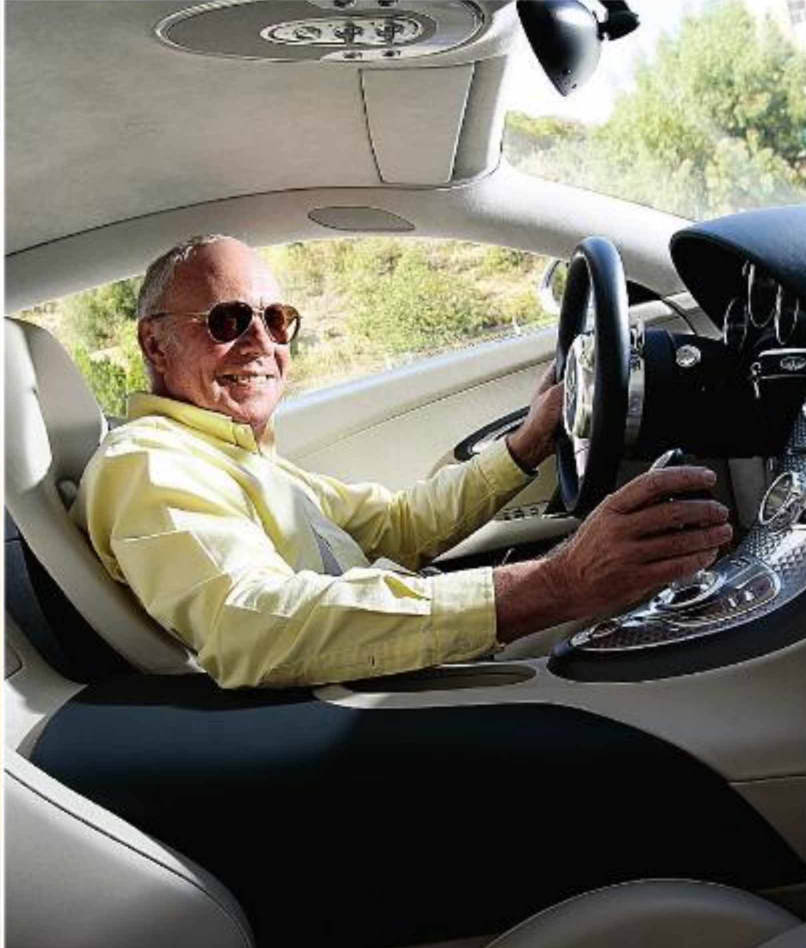
Это самый быстрый и дорогой автомобиль из тех, что когда-либо запускались в производство. «Бугатти-Вейрон 16.4» развивает 407 км/ч – он быстрее, чем гоночный болид формулы 1 или реактивный самолет в момент взлета, и стоит миллион евро, не считая налогов. Конечно, все это далеко от повседневности. Никто не нуждается всерьез в таком «Бугатти-Вейрон 16.4», и «Фольксваген», создавший машину, вряд ли заработает на ней. Этот автомобиль – ценный экземпляр из коллекций миллиардеров, автомобильный эквивалент …ну, скажем, гипердорогих швейцарских часов высшей сложности. «Вейрон» станет предметом мечтаний, плакатом на стене в комнатах целого поколения юношей.

Однако все, от мала до велика, хотят знать, на что он способен. Я был в числе тех счастливчиков, кто смог не только прочитать об этом. Я управлял «Вейроном» на автомагистралях и горных дорогах Сицилии, испытал его на гоночной трассе Энна-Пергуса. Я разогнался более чем на три четверти максимальной скорости, но его предельная скорость на испытательной трассе «Фольксвагена» в северной Германии даже превысила 407 км/ч.

Чтобы на «Вейроне» разогнаться до максимума, необходимо повернуть специальный ключ на приборной панели, активизировав устройство, уменьшающее аэ-



Место водителя правильнее назвать креслом летчика, а салон – кабиной пилота.



Я был одним из тех счастливчиков, кто познакомился с «Вейроном» в числе первых.

родинамическое сопротивление. На Сицилии в этом не было необходимости – режим предельной скорости нужен, только когда водитель пожелает двигаться быстрее 375 км/ч. А от 220 до 375 км/ч машина работает в «регулируемом режиме» – это означает, что двухъярусное антикрыло с гидроприводом прижимает ее к земле. Сила, с которой оно придавливает болид, достигает 380 кг. При экстренном торможении крыло меняет угол атаки и служит аэродинамическим тормозом. Так что на довольно скромных для «Бугатти» – и недопустимых на автостраде 300 км/ч – машина остается устойчивой.

Выбрать регулируемый режим можно и на скоростях ниже 220 км/ч, нажатием кнопки рядом с переключателем скоростей, но на узких и извилистых дорогах в этом нет смысла: «Вейрон» прекрасно управляется и без дополнительной аэродинамической поддержки. Полноприводный автомобиль (муфта «Халдекс» с электронным управлением у него надежнее, чем та, что стоит в «Ауди-ТТ») обычно передает 30% момента на передние колеса и 70% – на задние. Однако при необходимости может направить все 100% на любую из осей, когда того требуют дорожные условия и скорость.

С виду – автомобиль, на самом же деле – тысячесильный снаряд, летящий со скоростью свыше 400 км/ч.

Через 2,5 секунды, пройдя со старта каких-то 38 метров, «Вейрон» уже летит со скоростью 100 км/ч, через 7,3 с достигает 200, а через 16,7 – переходит рубеж 300 км/ч.



В комбинации приборов индикатор мощности двигателя, он же «измеритель гордости» – крайний слева.

Привычная для современного автомобиля консоль здесь бесполезна. Мысль вставить CD на 300 км/ч даже не возникает.



Самых несдержанных выручит интегрированная система стабилизации. Кочки на дорогах не влияют ни на рулевое управление с переменным усилением, ни на тормоза. В отличие от некоторых гоночных суперкаров, езда на «Вейроне» жесткая, но не тяжелая. Действительно восхищает, что педали дросселя и тормоза «прогрессирующие» и требуют лишь умеренного усилия. А вот двигатель W16 с четырьмя турбонагнетателями, сделанный из двух «фольксвагеновских» V-образных «восьмерок», никогда не бывает тих. Хотя и с такта не сбивается. Его звук, скорее грубый, чем мелодичный, переплетается со стонами и ворчаниями от турбонагнетателей и их перепускных клапанов. Вжимая педаль газа в пол, будьте готовы к ускорению ракеты: стрелка на циферблате, индикатор мощности, делает резкий рывок – до 1001 л.с. Такой прибор нужен разве только, чтобы вызвать у водителя чувство благоговения. Его следовало бы назвать «прибором для измерения гордости».

Именно гордость создала этот автомобиль. Когда инженер Фердинанд Пиех стал главой «Фольксвагена», то решил доказать, что концерн способен превзойти всех конкурентов в сфере технологий. Для этого и купил права на марку «Бугатти», известную гоночными и другими экстравагантными машинами 1920–1930 гг. Ставил, само собой, на мощность и отменные ездовые качества «Вейрона». А еще настоял, чтобы серийный «Бугатти» выглядел, как одноименный концепт, представленный ранее на мировых автосалонах. Разработчики признались – непростая вышла задача. Временами она казалась невыполнимой. Скажем, для радиаторов и труб системы охлаждения в машине не хватало места. Не существовало и трансмиссий, способных передать чудовищный крутящий момент. Учтем, что «Вейрон» с его тысячью одной лошадиной силой должен быть безопасным, устойчивым и легко управляемым на мокрой, извилистой дороге.

Решения нашли изящные, однако на два года позже, чем планировали.

В основе конструкции – легкий углепластиковый кузов, как в гоночной машине. Но аппарат все же вышел тяжелым – две тонны. Обязательные системы активной и пассивной безопасности состоят из массивных деталей. «Бугатти» оснащен семиступенчатой коробкой DSG с двухдисковым сцеплением.

Так значит, «Бугатти-Вейрон» – лучший автомобиль в мире? Как сказать! Несмотря на весь феноменальный спектр его возможностей, он не подойдет для поездок по магазинам и путешествий в выходные. В его багажнике уместится лишь портфель, двигатель постоянно шумит, обзорность только спереди, а двухметровая ширина превращает парковку в сущий ад. Да и разогнаться до 400 км/ч можно только на спецполигоне. Можно возразить, что машина, которая так дорого стоит, должна быть идеальна.

Но те 50 человек, которые приобретут «Вейрон», чтобы пополнить свои коллекции, полагают иначе. Они воспринимают его как вершину автомобильного искусства, как мерило их гордости.

На современной автостраде «Вейрон» чувствует себя пришельцем из будущего. Он не может реализовать и половины своих возможностей.





Силовой агрегат расположен в базе – отличная развесовка по осям.

Аэродинамическое крыло с гидроприводом не дает «Вейрону» взлететь.



ПОТРАТИТЬ ИНАЧЕ?

Вместо одного-единственного экземпляра «Бугатти-Вейрон» можно было бы купить 129 автомобилей «Лада-Калина». Конечно, «Калина» не так быстра (ее «максималка» составляет 165 км/ч) и разгоняется до сотни за 13 с, но зато она в 2,5 раза превосходит иностранца по количеству посадочных мест. А если суммировать вместимость всех 129 машин, получим внушительную цифру 645 человек, что не идет ни в какое сравнение с двумя пассажирами «Бугатти». Да и по мощности (10 449 л.с.) 129 «калин» в десять с лишним раз превосходят 1001-сильный мотор «Вейрона.»





Для любителей круизов приобретение «Бугатти-Вейрон» было бы непростительной тратой. Судите сами, трехмесячный кругосветный круиз на океанском лайнере на двоих в двухместной каюте обходится в среднем 40 000 евро. Двадцать пять круизов по 3 месяца каждый – это 6 с лишним лет приключений. Впрочем, у тех, кто покупает «Вейрон», имеются средства и на то, и на другое. К тому же такие люди не станут так расточительно распоряжаться своим временем.



Дитя виртуального мира

«Мондео» образца 2000-го спроектирован всего за два года без единого бумажного чертежа. Особенности модели, зачатой электронным способом, изучал Игорь Козлов. Фото: Константин Якубов.

НАРИСУЕМ – БУДЕМ ЖИТЬ

Благодаря стараниям стилистов во главе с Крисом Бердом «Мондео» третьего поколения не стал «серой мышкой». Силуэт утвердили без привычного пластилинового макета. В отличие от «Фокуса» и «Ка», облик в том же стиле new edge (новая грань) получился более сдержанным, как и подобает машине D-класса. Подтверждением стали продажи: в лучшие годы «Мондео» уступал лишь «Пассату» и «Авенсису». Да и на вторичном рынке цены на него немногим ниже: на авто первых партий они начинаются с $12 000, за двух-трехлетки просят не менее $17 000.

Увы, компьютерное моделирование не позволило полностью учесть нюансы деформации кузова при столкновении. Четыре звезды по результатам крэш-теста (см. Историю модели) в целом неплохо, но основные баллы (18 – высшая оценка!) заработаны за стойкость к боковому удару. А вот 10 баллов за фронтальный – для авто нового тысячелетия маловато. И это при наличии в базовой комплектации системы IPS (Intelligent Protection System), отвечающей за преднатяг ремней и степень раскрытия четырех подушек и двух боковых шторок в зависимости от скорости столкновения и даже роста водителя!

Однако говорить о слабости кузова в штатных режимах не приходится, на неровностях он не скрипит (значит, не дышит), да и коррозии противостоит получше, чем предшественники. Хотя поначалу были проблемы с отслоением мастики и коррозией нижних кромок дверей, но на более поздних «мондео» ржа – редкость. Заводская гарантия: от сквозной коррозии – 12 лет (при условии регулярных осмотров у дилера), на лакокрасочное покрытие – год (как и на АКБ, амортизаторы, переднюю и заднюю оптику, элементы отделки кузова и интерьера), на автомобиль в целом – 2 года или 100 тыс. км. Гарантию у «Форда» можно



ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

2000 г. Представлено третье поколение Ford Mondeo. Кузова: седан, хэтчбек, универсал. Двигатели: бензиновые (серии Duratec HE), P4, 1,8 л, 81 кВт/110 л.с; P4, 1,8 л, 92 кВт/125 л.с.; P4, 2,0 л, 107 кВт/145 л.с.; Duratec V6, 2,5 л, 125 кВт/170 л. с.; дизельные (серии Duratorq DI), P4, 2,0 л, 66 кВт/90 л.с.; P4, 2,0 л, 85 кВт/116 л.с. Привод передний, M5 или A4.

2001 г. Крэш-тест EuroNCAP, 4 звезды, 10 баллов за фронтальный удар, 18 – за боковой.

2002 г. Модификация ST-220 с бензиновым двигателем Duratec ST, V6, 3,0 л, 166 кВт/226 л.с. Новая КП A5 (Durashift 5-Tronic).

2003 г. Рестайлинг: изменились наружные зеркала (стали больше), решетка радиатора, проемы боковых стекол, ручки дверей и бамперы стали с хромированной окантовкой. Трапециевидные противотуманки взамен круглых. Иное оформление центральной консоли и обивки дверей. Вентилируемые передние кресла, задний диван с подогревом. Новые двигатели: бензиновый с непосредственным впрыском Duratec SCi, P4, 1,8 л, 96 кВт/130 л.с.; дизельный Duratorq TDCi, P4, 2,0 л, 96 кВт/130 л.с. Трехвальная M6.

2004 г. Дизельный двигатель Duratorq TDCi: P4, 2,2 л, 110 кВт/150 л.с.

2006 г. Презентация четвертого поколения.

Спинка заднего дивана складывается в пропорции 40:60, для этого надо потянуть из багажника одну из двух ручек (около петель крышки). Увы, пол получается неровным.



Кнопки стеклоподъемников без рельефа неудобны для осязания. Стеклоомыватель включается кнопкой в торце рычага, к этому придется привыкать.



Двухлитровый дизель Duratorq TDCi неплох, да и солярку нашу переваривает без крупных поломок. Фильтр вентиляции салона – за пластиковой накладкой-жабо (стрелка).



На бензиновом двигателе (на фото Duratec HE, 2,0 л) очищайте форсунки через ТО. Для снятия решетки радиатора освободите два пистона крепления (стрелки) и потяните ее на себя и вверх.

продлить (докупить) до 4-х лет (подробнее об этом – в ближайших номерах журнала).

ТАНКИ ГРЯЗИ БОЯТСЯ

Бензиновые двигатели с непосредственным впрыском Duratec SCi (Smart Charge injection – интеллектуальная система впрыска) у нас большая редкость. «Мондео» с ними официально в Россию не поставляли, а со вторичных рынков других стран попадали к нам случайно, чаще из-за некомпетентности «перегонщика». Такие машины лучше не брать: на нашем топливе мотор капризен, а его обслуживание дорого. Обидно – высокотехнологичный агрегат, способный работать на сверхбедных смесях (благодаря послойному смесеобразованию), будет радовать экономичностью европейцев, но не нас.

«Официалы» Duratec HE – проще: здесь обычный распределенный впрыск, а мо-



Детали задней «многорычажки» на седане и универсале разные. Тормозные суппорты и привод ручника очищайте при каждом ТО. Двигаясь задним ходом, колено выпускной системы легко повредить.

тор V6 2,5 л – и вовсе проверенный временем агрегат, его ставили еще на прежние «мондео». Самый мощный в гамме – V6 3,0 л (только на ST-220) перекочевал с небольшими изменениями с «Маверика», где зарекомендовал себя неплохо.

Но и эти моторы недолюбливают бензин, богатый ферроценами и грязью. Из-за первого страдают свечи – редкий комплект доживает до 30 тыс. км, обычно служат 15–20. А взвесью грязи к 80–100 тыс. забивается сетка топливоприемника насоса: двигатель хуже заводится, работает с перебоями на повышенных оборотах, загорается Check Engine (ошибка «бедная смесь»). Чистить сетку – полумера, часто от повышенных нагрузок моторчик успевает подгореть, так что надежнее сменить насос целиком. Тем более что добраться до него непросто, надо снимать бак (и уж коли сняли – вычистите осадок). Хотя завод и сменил поставщика топливных насосов (теперь они без внешней сетки), проблема полностью не исчезла и часто обсуждается в интернете. Очевидно, надо бороться с причиной, а не следствием. Кстати, у «Мондео» насос не перегревается при малом количестве топлива в баке, поскольку стоит в отдельном стакане, где бензина – до краев.

От грязи и смол страдают и форсунки. Первый симптом загрязнения – сигнал Check Engine (ошибка та же – «бедная смесь») проявляется задолго до того, как водитель почувствует перебои в работе двигателя, так что среди поля не встанете. Но лучше промывать форсунки профилактически, через одно ТО (40 тыс. км). Чистку ультразвуком не рекомендуем, можно повредить хрупкий керамический распылитель. Помните, что зачастую потушить корректно Check Engine можно лишь диагностическим мотор-тестером (в специализированном сервисе).

На первых «мондео» нередко подводили блоки управления двигателем. Их безоговорочно меняли по гарантии, так что вероятность купить машину с дефектным мала. К высоковольтной части претензий нет (кроме свеч), провода и катушки сохраняют работоспособность до 150 тыс. км. Живуч и выпускной тракт с нейтрализатором, на многих машинах из первых партий эти детали еще родные.

Дизельные «мондео» у нас продавались официально, их доля на вторичном рынке заметна (около 12%), а значимых отказов нет. На форумах встречались жалобы на плохой пуск зимой, но винили в этом топливо. Более высокая цена авто с дизелем (7–10%, в зависимости от комплектации) при больших пробегах компенсируется экономичностью.

Привод ГРМ у всех моторов – цепной, в дополнительном обслуживании не нуждается. Некачественное масло может вызвать проблемы с гидронатяжителем и гидрокомпенсаторами, так что экономить на нем – себе дороже.

Случались отказы генератора, который дилер менял в сборе, хотя, как правило, из-за пустяка: отпаивался провод одного из плеч диодного моста; его достаточно пропаять заново.



Передняя подвеска «Мак-Ферсон»: снятие поворотного кулака для замены подшипника. При извлечении привода из ступицы не выводите его далеко из коробки, чтобы не разобрался внутренний шарнир.



Кнопка электропривода замка багажника под резиновой накладкой неудобна и неинформативна. На первых авто крышка нередко открывалась самопроизвольно (от попавшей в кнопку влаги).



Для замены ламп головного света фару придется демонтировать (иначе не снять ее крышку – она упирается в детали под капотом). А чтобы снять фару...



...надо демонтировать решетку и вытянуть две чеки (стрелки). При установке решетки сложно попасть в нижние защелки, лучше потренироваться без фары.

ГАЗУЙ ПОМАЛУ

Досрочная замена сцепления на обычных «мондео» – редкость, чего не скажешь о спортивном ST-220. Горячие головы умудрялись спалить его к 11 тыс. км, но проблема тут, скорее, в водителе – в штатных условиях узел нормально служит 100 тыс. км. Сдуру жгли и «автоматы» CD4E (4-ступенчатые), «прогревая» в режиме Drive с газом на тормозах, что делать категорически запрещено. А вот пятиступенчатые Durashift 5-Tronic (фирмы Jatco, агрегатировались с V6) оказались более выносливыми (или водители поумнели?). Пятиступенчатая МКП (MTX-75) после 110 тыс. км может отпотевать через сальник штока выбора передач. При замене уплотнительного колечка заодно проверьте состояние сальников приводных валов – срок их жизни примерно тот же. Шестиступенчатая «механика» (MMT6) хотя и сложна по конструкции (трехвальная, с двумя главными парами), пока служит без нареканий. Может, оттого, что еще молода (см. Историю модели).

У машин из первых партий часто терялись хомуты ШРУСов, от попавшей под пыльник грязи узел быстро изнашивался. С новой конструкцией заделки хомута дефект стал редким, при целых чехлах к шарнирам претензий нет. Имейте в виду, внутренний ШРУС – трипод – легко разобрать непроизвольно. Как только отсоединили вал от ступицы, подайте его до конца к коробке, иначе один из трех игольчатых подшипников может соскочить с оси – тогда узел обречен. Такое может случиться при замене ступичного подшипника (их ресурс около 80 тыс. км).

ТУНЕЯДСТВО И СТУКАЧЕСТВО

Ресурс передних тормозных дисков – 40–60 тыс. км, задних – 60–80. Задние механизмы очищаем от грязи и продуктов износа при каждом ТО, особое внимание – приводу ручника. Пытаясь воспользоваться закисшим, можете сорвать клипсу крепления оболочки троса и повредить его наконечник. Регулярное пользование механизмом значительно продлит ему жизнь.

Амортизаторы живут 60–80 тыс. км, иногда задние начинают скрипеть (по штоку, не в сайлент-блоках!), но не потеют и на стенде показывают отличный результат. Шаровые опоры передней подвески составляют с рычагом единое целое. В данном случае это неплохо: их ресурс (более 100 тыс.) такой же, как у сайлент-блоков, сменить рычаг целиком хотя и не дешевле, но проще. Задняя «многорычажка» (Quadralink) на седане и универсале разная. До 120 тыс. км что-либо менять в ней вряд ли придется, кроме стоек стабилизатора, которые больше 80 тысяч не живут.

К тем же 80 тыс. часто требуют замены рулевые наконечники. Иногда стучит рейка, но если нет потеков, ездить с такой можно долго. «Стукачей» не меняют даже по гарантии («Форд» не считает стук признаком неисправности).

В целом пришелец из виртуального мира оказался неплох – видимо, «бизнес-класс» обязывает. □

Благодарим компанию «MAJOR-МКАД» за помощь в подготовке материала.

НЕКОТОРЫЕ РЕГЛАМЕНТНЫЕ РАБОТЫ (ЗАМЕНА)

Наименование позиции	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе (SAE 5W30, API SJ/CF, например, BP Visco 5000 FE 5W30) и масляный фильтр	20 (1)
Топливный фильтр	60 (3)
Воздушный фильтр	40 (2)
Масло в МКП (WSD-M2CR00-C)	–*
Масло в АКП (ESD-M2C-166-H)	–*
Жидкость в приводе тормозов (DOT4)	(2)
Жидкость ГУР (ESD-M2C-166-H)	–*
Антифриз (Motorcraft Super Plus)	(10)

**Только контроль уровня и долив, замена по состоянию.*

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ РАБОТ У ОФИЦИАЛЬНОГО ДИЛЕРА

Работа	Стоимость, долл.
Диагностика	65
Замена масла и фильтра двигателя	33
Промывка форсунок (на двигателе/ ультразвуком)	65/130
Замена свечей зажигания (P4/V6)	18/33
Замена топливного насоса (бензин)	130
Очистка тормозных механизмов	26
Замена тормозных дисков передних/задних	36/41
Замена троса ручного тормоза	91
Замена амортизаторов (передних/задних)	100/90

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, долл.
Крыло (переднее/заднее)	282/404
Бампер (передний/задний)	351/354
Блок-фара/задний фонарь	188/116
Капот	459
Насос топливный (бензин)	595
Фильтр топливный (бензин/дизель)	21/49
Фильтр масляный	11
Фильтр воздушный	18
Тормозные диски (пара) передние/задние	88/76
Тросы ручного тормоза (пара)	140
Амортизаторы (пара) передние/задние	148/119

Под небом голубым

Несмотря на пресловутую любовь россиян к седанам, на вторичном рынке быстрее всего разбирают практичные универсалы. Поиском редкой машины занялись Игорь Козлов и Виталий Урюков. Фото: Валерий Новиков.

Не за горами лето – пора отпусков. Кто проведет его на даче, а кто отправится путешествовать. Тем и другим сподручнее универсал – и воздуха в салоне больше, и места для груза. А «Пежо-407SW», кроме того, подарит стильный дизайн, отменный комфорт и кусочек неба в стеклянной крыше.

ЗНАЙ ЕМУ ЦЕНУ

Официальный дилер «Пежо», компания «Арманд» начинает информировать потенциальных продавцов заранее: стоит только заехать на очередное ТО, как собственная компьютерная программа автоматически выведет остаточную стоимость автомобиля. Любопытную цифру как бы невзначай указывают в счете за обслуживание. Каждый воспримет намек по-своему, но кто надумал сменить машину – узнает, на что рассчитывать.

Сданный экземпляр вплоть до самой продажи ведет один менеджер, так что клиенту не придется разбираться, «кто пришивал пуговицы» – всегда есть с кого спросить. Техническое состояние вновь прибывшего авто констатируют в акте (по экземпляру – продавцу, покупателю и компании) с личным клеймом бригады механиков. Составить его по современным меркам недорого – 1600 рублей. Юридическое прошлое (в том числе кредитное) проверяют по базе «Пежо»; если машина другой марки, подключают к работе собственную службу безопасности. Опасаться есть чего – кредитное мошенничество процветает (об этом мы упоминали в прошлом номере).

Рады здесь и заемщику, желающему сменить еще не полностью оплаченную машину. В этом случае компания самостоятельно выкупает авто у банка и предлагает клиенту взять другой, более выгодный кредит. Ничего удивительного – ставки из года в год снижаются, и то, что вчера считалось «заманчивым предложением», сегодня становится «ограблением средь бела дня». Предложенное перекредитование снижает процентное бремя и позволяет «не отстать от жизни».



НЕВЕСТА НА ВЫДАНЬЕ

Демонстрационные автомобили издавна называют «невестами». На заводах их показывают начальству и журналистам, а в салонах выдают на тест-драйв. Наш 407-й из их числа. При детском пробеге в 8200 км за годовалую машину просили $25 500. Учитывая цену новой (в такой комплектации $31 000) и остаток гарантии (год), мы немедленно приступили к близкому знакомству, благо перечень приданого занимал целую страницу. Боковыми подушками и оконными «занавесками», ABS и ESP нынче не удивишь. А вот автоматическое включение аварийной сигнализации в случае ДТП, «ассистент» экстренного торможения, датчики дождя и потери давления в шинах, а также стеклянную крышу со шторкой на авто такого класса встретишь не часто. Из возможных опций отсутствовали, пожалуй, лишь «автомат» и регулировка жесткости амортизаторов. Да и мотор (2 литра, 143 л.с.) не самый мощный в гамме, хотя для «сарая» больше и не надо. Отголоски нелегкого прошлого – небрежно выведенная татуировка «Тест-драйв» на борту, потертость переднего правого крыла да царапинки на двери. Не будь машина такой чистой, могли бы не заметить. Столь малое количество отметин для «разгонной» машины не характерно – видимо, стоит поискать снизу.

Увы, так и есть: подломлены держатели трубок гидравлики, замята отбортовка порога, исчезла защита моторного отсека (возможно, повредили настолько, что пришлось снять). Где исцарапаны, а где расколоты пластиковые экраны, полно ссадин на юбке переднего бампера. От нее, впрочем, толку немного – слишком мала деформируемая поверхность (менее 1 см). Все повреждения – естественное и неизбежное следствие сочетания длинных свесов (передний – 1029 мм!), большой базы (2725 мм) и малого дорожного просвета (135 мм).

Не понравились и низко расположенные элементы подвесок. Спереди нижний шарнир стойки стабилизатора ближе к земле, чем рычаг, – повредить такой при продольном съезде с бордюра пара пустяков. Сзади не лучше: пластиковый обтекатель (призван снижать аэродинамические шумы!) нижнего шарнира амортизатора едва не волочится по асфальту. Да и их соседи – не долгожители. Первые ремонты сложных «многорычажек» на 407-м (замена «косточек», передних нижних шарниров) приходятся на 15–30 тыс. км. При активном стиле езды не дольше ходит и задняя нижняя опора силового агрегата, а через 35–40 тыс. км может потребоваться замена передних тормозных дисков. Под капотом недосчитались крышки на бачке омывателя – ее заменили пробкой от пластиковой канистры: чужеродно и неэстетично.

Поведение «Пежо» на дороге нельзя назвать эталонным, но способности огромного универсала держать дорогу и заданный курс – вне подозрений (лишь на





На центральной консоли около 40 кнопок (в иных комплектациях еще больше), но выключить кондиционер можно лишь через меню компьютера. Ярко-красная подсветка приборов – на любителя.



Ручки – с микролифтом, шторка панорамной крыши – с электроприводом. Стальной потолок – неликвидная опция: на рынке ценится дешевле стеклянного.



В багажнике чисто, как в операционной. Жесткая полка-гармошка складывается непросто и мешает погрузить мелкую поклажу сквозь открытое окно пятой двери.



Ни запаской, ни домкратом не пользовались. Увы, лежат они в «подполе», чуть что – вещи долой. Порог – в нетронутой (синей) защитной пленке.

РАЗНИЦА В ЦЕНЕ «ПЕЖО-407SW» НА ВТОРИЧНОМ РЫНКЕ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ВАРИАНТА ИСПОЛНЕНИЯ

	1-й вариант	2-й вариант	Разница* в цене, %
Вариант крыши	стеклянная (база)	цельнометаллическая (опция)	2
Двигатель	2,0 л, 143 л. с.	2,2 л, 158 л. с.	2
Двигатель	2,2 л, 158 л. с.	3,0 л, 211 л. с.	3
КП	«механика»	«автомат»	5

** Второй вариант дороже первого.*

кочках зад спрыгивает с траектории). А чего стоит вид через панорамную стеклянную крышу даже на пасмурное небо! Со сдвинутой шторкой салон кажется огромным, хотя для D-класса сзади тесновато ступням. А вот спереди места в достатке, но здесь подкачала эргономика. Комфортно устроиться за рулем не получилось: ступенчатая регулировка наклона спинки имеет слишком большой шаг – подобрать подходящий угол так и не удалось. А штатный аудиоцентр не читает диски совре-



В трейд-ине нам повстречался действительно редкий автомобиль – «Фольксваген-Жук» 1973 года. Раритет стоял в одном строю с правнуками и, судя по всему, явился в салон своим ходом.



Следы прорыва газов на стыке труб выпускной системы – следствие частых контактов с дорогой. На нижнем ухе амортизатора можно запросто вывесить колесо при съезде с бордюра.



Нижняя точка – шарнир стойки стабилизатора. На наших ухабах подвеска «костьми ляжет», и мощные балки алюминиевого подрамника не спасут. «Многорычажки» и тормоза – здесь главная статья расходов.



Передний свес более метра (на зависть снегоуборочной технике)! Силовая защита тут просто необходима: фирменная стоит 105 евро.



Масляный аппетит – болезнь многих «пежо». Мойка под капотом противопоказана, предупреждение об этом – на крышке электронного модуля. Синяя пробка омывателя (возле фары) – неродная.

менного формата MP3. Впрочем, салон здесь в идеальном состоянии – отдадим должное ответственным за «тест-драйв». Пепельницу можно смело продавать, как новую, а хромированные накладки порогов дверей и багажника так и остались в защитной пленке.

РАЗВЕДЕНА, ИЩУ СПУТНИКА ЖИЗНИ

Прежде чем взять «невесту», решили оценить иные кандидатуры. Увы, на рынке ждало разочарование – смотреть оказалось не на что. Один «Пежо-407SW» увели прямо из-под носа (42 тыс. км, $25 000), другие были куда старше – уже без гарантии. С «загранпаспортом» не попалась ни одна машина – очевидно, в Европе с ними расставаться не спешат (а может, везти к нам не желают?). Что ж, отчасти это к лучшему – автомобили продают с сервисной книжкой, так что проследить их биографию несложно. Цены – без сюрпризов и перегибов, стабильные $24–25 тыс. (за авто 2004 года). Кстати, авто с трехобъемным кузовом можно взять много дешевле ($21–22 тыс.), да и выбор здесь больше. На этом фоне предложение дилера выглядит весьма заманчивым: замеченные дефекты серьезными не назовешь (потому дилер и не занимался их устранением), а годовой остаток гарантии позволяет не опасаться скрытых дефектов. Так что чужая «невеста» вполне способна стать «верной женой». □

Вагон желаний

Андрей Кочетов

Для тех, кто присматривается к семиместным мини-вэнам, праворульные машины особенно привлекательны. Ведь подержанные японские автомобили заметно дешевле новых европейских. Например, трехлетняя «Тойота-Виш» (англ. – желание).

Внешне вовсе не громоздкий, но вместительный мини-вэн не вызывает восторгов какими-то выдающимися особенностями, но и отрицательных эмоций нет – все просто, строго, практично. Кстати, если бы не расположение руля, определить, что машина – чистокровная «японка», было бы трудно. Водительское сиденье очень удобно (впрочем, как и остальные). Устроиться с комфортом помогают солидное пространство для ног и заметное расстояние до потолка. В третьем ряду сидеть, конечно, не так комфортно, как в «партере», но тоже неплохо. Забираться к двум задним сиденьям несложно: легкое нажатие на рычажок – и кресло второго ряда отъезжает вперед.

«Виш» – семейный автомобиль не только размерами, но и повадками. Мягкая комфортная подвеска сглаживает мелкие дорожные неровности. При этом крены в повороте умеренные, тормоза цепкие да и динамика неплохая. Миролюбивый характер машины подчеркивает низкий уровень шума в обычных режимах движения.

«Тойоту-Виш» с 2003 года собирают в Японии и Таиланде, экспортируют в Сингапур. Цена в Москве $16 000–17 000. Типично японский набор электроудобств (зеркала, стекла, центральный замок) и систем безопасности (ABS, две подушки безопасности) в базе.

Двигатель 1,8 литра, привод – передний. Такой автомобиль не разорит в обслуживании.





Салон типичен для японских автомобилей: хороший пластик, строгий порядок в расположении органов управления.



Задний ряд сидений укладывается в пол. В машине из Японии обивка верхней части сидений часто закрыта белыми чехлами.

«Виш» из Сингапура стоит практически столько же, но отличается обивкой из натуральной кожи.

Но если попытаться пришпорить «Виш», отнюдь не слабый мотор отзовется недовольным рыком, рванет машину вперед, а резкое торможение заставит клюнуть носом. Сразу понимаешь, что «Виш» этого не любит. «Вагон желаний» – не экстремал, а приверженец спокойной, размеренной семейной жизни. □

«Виш» – дитя глобализации. Если бы не правый руль, определить с ходу национальность автомобиля было бы невозможно.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	TOYOTA WISH 1,8 (1,8 4WD)	TOYOTA WISH 2,0 CVT
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4550	
ширина х высота	1695 х 1600	
база	2750	
дорожный просвет	170	
колея спереди/сзади	1480/1460	1500/1490
Радиус поворота, м	5,4	
Снаряженная масса, кг	1300(1400)*	1360
Полная масса, кг	1685(1745)	1730
Максим. скорость, км/ч	180	
Топливо	АИ-91–95	
Запас топлива, л	60	
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	6,9 (7,8)	7,6
городской цикл	10,0	10,0
Двигатель		
Расположение	поперечно	
Конфигурация	Р4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, л	1,8	2,0
Мощность, кВт/л.с.	97(92)/132(127)	114/155
при об/мин	6000	6000
Крутящий момент, Н·м	170 (161)	192
при об/мин	4200	4000
Трансмиссия		
Тип	передне-(полно-)приводная	передне-приводная, вариатор
Коробка передач	А4	
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	упругая поперечная балка (многорычажная)	упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	
задние	барабанные (дисковые)	дисковые
Размер шин	195/65R15	215/50R17

**В скобках – данные полноприводных версий.*

«Виш», как и многие праворульные «тойоты», неприхотлива. При наличии навыка и желания ее можно обслуживать и в собственном гараже. Официальные центры, скорее всего, откажут владельцу в помощи и даже поставке запчастей. Зато множество небольших сервисов, специализирующихся на подержанных «японках», помогут с диагностикой, ремонтом и техническим обслуживанием. С расходниками проблем нет, но в случае кузовных повреждений вероятнее всего придется заказывать запасные части в Японии.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ (В МОСКВЕ)*, РУБ.	
Ветровое стекло	10 000
Капот	7000
Фара	5600
Крыло переднее	5600
Передний бампер	12 600

** Указанные цены у различных поставщиков могут значительно различаться.*

Цены на подержанные автомобили (в тыс. рублей)*

Модель	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993
КОМПАКТ-КЛАСС													
ВАЗ-2104	120	110	104	95	88	80	68	65	63	59	55	52	41
	105	80	76	70	62	51	49	46	41	35	30	25	19
ВАЗ-2105	115	92	84	80	78	74	62	60	52	50	46	46	45
	90	70	58	53	50	48	40	39	35	32	30	28	22
ВАЗ-2106	118	96	85	82	80	76	70	65	59	57	54	46	43
	99	77	73	62	58	54	46	43	38	35	32	27	26
ВАЗ-2107	130	110	100	92	85	80	75	72	65	62	60	58	45
	92	90	85	68	62	55	50	48	42	35	32	30	24
ВАЗ-2108, 2114	195	170	155	130	122	108	106	92	78	76	75	73	65
	164	130	130	116	103	92	70	68	62	56	54	46	44
ВАЗ-2109	185	165	154	140	130	116	105	103	95	81	79	73	70
	155	135	122	113	97	84	81	68	65	62	51	48	46
ВАЗ-21099	м.д.	180	162	148	132	122	111	109	100	89	81	78	75
		145	135	120	116	100	92	81	76	70	62	59	53
ВАЗ-2110	230	200	192	170	151	146	127	116	102	м.д.	м.д.	–	–
	185	170	145	138	128	110	103	92	86				
ВАЗ-2111	225	200	180	170	143	135	125	м.д.	м.д.	–	–	–	–
	178	170	140	132	126	115	105						
ВАЗ-2112	245	210	184	170	163	151	м.д.	–	–	–	–	–	–
	185	170	155	140	124	112							
ВАЗ-2115	195	182	170	159	151	135	108	м.д.	м.д.	–	–	–	–
	168	160	148	130	118	102	89						
«Вольво-S40»	680	670	460	440	420	405	350	290	275	250	м.д.	–	–
	540	400	360	355	325	275	270	240	220	210			
«Дэу-Нексия»	235	220	205	180	170	160	155	148	130	125	90	–	–
	195	170	148	140	130	120	110	100	92	85	80		
ИЖ-2126	105	92	88	84	67	63	61	49	35	30	м.д.	м.д.	м.д.
	65	62	58	54	48	42	38	30	25	22			
«КИА-Рио»	325	300	270	250	235	230	м.д.	–	–	–	–	–	–
	265	235	220	220	215	210							
«КИА-Спектра»	315	315	310	285	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	265	265	265	245									
«Мазда-323»	–	м.д.	380	350	330	320	270	260	210	200	185	150	130
			320	310	275	230	210	205	170	150	130	110	90
«Мицубиси-Каризма»	–	м.д.	330	320	310	300	280	240	210	195	165	–	–
			288	270	250	220	215	205	185	170	145		
«Мицубиси-Лансер»	450	430	400	320	305	262	240	195	188	180	170	150	125
	360	330	310	230	200	183	180	150	120	110	100	80	65
«Ниссан-Алмера»	420	400	370	350	345	284	272	240	215	190	180	–	–
	365	315	300	295	275	258	215	200	155	145	135		
«Опель-Астра»	580	460	360	320	300	290	285	267	198	192	178	170	146
	450	310	290	260	240	235	230	215	175	156	121	113	105
«Рено-Меган»	470	430	410	310	305	300	270	230	200	160	–	–	–
	410	285	260	245	235	230	190	170	135	120			
«Рено-Символ»	320	290	240	230	210	200	м.д.	–	–	–	–	–	–
	230	210	190	185	155	150							
«Тойота-Королла»	550	485	450	425	355	305	266	260	242	180	160	145	135
	440	400	360	330	245	205	155	150	148	145	130	100	95
«Фольксваген-Бора»	520	500	480	425	418	394	383	378	–	–	–	–	–
	460	440	410	370	345	330	290	280					
«Фольксваген-Гольф»	650	545	500	418	387	380	369	337	297	227	224	188	183
	495	450	375	330	320	295	270	265	175	155	145	130	115
«Форд-Фокус»	450	390	365	345	330	310	290	м.д.	–	–	–	–	–
	325	312	270	255	245	235	200						
«Хёндай-Акцент»	320	290	280	260	240	225	200	190	160	145	120	м.д.	–
	250	230	220	210	200	190	170	135	120	115	80		
«Хонда-Сивик»	540	520	450	420	365	310	290	260	235	200	165	153	148
	465	415	355	305	250	215	205	175	170	163	125	120	105
«Шкода-Октавия»	550	520	420	410	390	343	322	293	270	–	–	–	–
	375	340	330	320	295	290	255	235	205				
СРЕДНИЙ КЛАСС													
«Ауди-А4»	1040	850	750	650	600	545	425	364	318	278	272	м.д.	–
	780	600	550	450	370	320	260	245	227	223	215		
БМВ 3-й серии	1000	850	800	710	625	522	472	410	350	272	248	212	207
	750	570	530	500	445	395	348	315	270	220	215	194	182
«Вольво-S60», 850	965	955	925	648	580	м.д.	–	–	355	282	246	242	188
	650	640	570	485	485				235	210	186	180	135
«Дэу-Леганза»	–	–	м.д.	335	332	332	255	230	–	–	–	–	–
				275	255	200	188	160					
«Мазда-626»	–	–	–	375	360	340	290	285	280	250	215	190	170
				300	260	245	205	200	192	165	150	130	100
«Мерседес-С»	1200	1050	950	840	790	710	650	430	405	345	320	310	280
	1080	780	675	640	575	380	360	330	275	265	260	255	240
«Мицубиси-Галант»	м.д.	м.д.	570	420	370	345	340	305	290	225	183	180	180
			350	315	310	270	200	194	185	135	120	115	110
«Ниссан-Примера»	630	560	540	500	460	370	318	264	248	210	186	178	160
	470	440	420	400	260	250	230	216	183	178	155	140	110
«Опель-Вектра»	650	600	560	525	375	355	335	285	253	240	180	160	150
	470	470	430	420	316	270	250	230	200	195	150	130	105
«Пежо-406»	м.д.	530	420	405	378	350	330	290	250	225	м.д.	–	–
		410	330	320	290	270	230	215	190	185			
«Рено-Лагуна»	м.д.	570	470	430	400	320	295	250	245	240	190	180	м.д.
		410	400	375	280	235	230	210	170	150	120	105	
«Субару-Импреза»	910	890	830	570	550	440	415	324	243	238	235	184	170
	600	515	490	432	425	320	225	215	200	175	170	137	135
«Тойота-Авенсис»	700	630	610	500	440	394	346	324	м.д.	–	–	–	–
	620	535	510	410	372	337	283	270					
«Фольксваген-Пассат»	860	690	635	535	500	425	375	330	320	240	220	200	170
	600	520	476	440	350	335	320	270	250	210	180	140	120
«Хонда-Аккорд»	810	795	760	610	500	370	350	330	275	250	245	240	190
	650	630	560	490	400	278	252	234	230	150	135	130	110
БИЗНЕС-КЛАСС													
«Ауди-100», А6	1700	1040	800	680	605	520	470	425	335	330	320	235	230
	900	765	590	485	465	388	370	355	270	265	215	180	165
БМВ 5-й серии	м.д.	1020	890	870	665	590	500	455	385	330	270	225	205
		730	680	635	500	405	350	345	330	223	205	170	150
«Вольво-S80»	1200	800	755	735	565	520	м.д.	–	–	–	–	–	–
	755	620	510	480	400	400							
ГАЗ-3102	м.д.	м.д.	180	124	120	112	110	78	70	59	48	40	м.д.
			140	95	64	62	43	41	40	37	26	18	
ГАЗ-3110	180	150	140	124	108	89	87	77	–	–	–	–	–
	130	110	92	76	70	54	52	42					
«Мерседес-Е»	1520	1340	1170	870	860	585	560	467	458	386	370	260	240
	1130	960	790	662	530	410	396	342	280	200	195	170	160
«Ниссан-Максима»	820	700	595	590	580	394	378	348	286	278	м.д.	150	148
	700	645	500	458	426	352	340	288	226	222		120	110
«Опель-Омега»	м.д.	540	520	485	390	340	288	286	248	213	191	121	118
		450	410	375	365	280	245	230	190	180	155	90	85
«Субару-Легаси»	890	780	555	550	510	490	300	295	265	240	215	180	180
	680	430	430	430	380	350	260	230	190	180	140	118	115
«Тойота-Кэмри»	770	725	670	625	418	380	364	350	345	230	215	207	188
	645	545	515	425	335	270	245	200	185	180	175	145	140
«Форд-Мондео»	645	595	475	435	317	300	270	247	197	194	175	150	–
	415	395	360	310	230	218	194	180	148	108	105	105	
«Хёндай-Соната»	435	427	405	360	340	287	228	225	188	160	145	120	м.д.
	390	345	340	278	248	230	182	180	175	100	95	88	
ВСЕДОРОЖНИКИ													
«Ауди-Олроуд»	м.д.	1270	1090	900	820	770	–	–	–	–	–	–	–
		875	820	740	690	635							
БМВ-Х5	2545	1750	1485	1270	1085	980	м.д.	–	–	–	–	–	–
	1460	1190	1060	955	850	770							
ВАЗ-2121, 21213	м.д.	148	146	133	111	103	88	85	72	70	66	60	50
		130	111	101	90	80	58	53	42	40	32	27	21
ВАЗ-2131	м.д.	186	180	146	135	119	114	98	95	87	м.д.	–	–
		148	140	127	111	93	82	74	69	66			
«Джип-Гранд Чероки»	1535	1085	900	770	715	610	556	477	384	345	318	265	212
	1325	820	715	635	583	477	410	318	278	212	200	172	120
«КИА-Спортидж»	515	420	410	385	370	345	318	290	м.д.	212	190	185	м.д.
	450	350	330	318	305	278	250	225		172	160	155	
«Лексус-RX300»	1510	1430	1220	930	850	770	635	605	–	–	–	–	–
	1380	1085	900	780	715	650	545	530					
«Ленд-Ровер», «Рейндж-Ровер»	2120	1800	1590	1430	820	795	635	555	515	450	330	305	м.д.
	1725	1485	1270	1140	570	543	450	370	330	325	240	225	
«Мазда-Трибьют»	м.д.	716	596	543	517	м.д.	–	–	–	–	–	–	–
		596	477	464	410								
«Мерседес-ML»	2250	1300	1165	955	875	770	663	636	543	–	–	–	–
	1720	980	930	770	660	610	555	477	437				
«Мицубиси-Паджеро»	1270	1195	1010	930	875	715	610	557	530	410	365	340	305
	980	900	740	715	635	545	425	385	370	318	265	225	200
«Ниссан Х-Трейл»	860	835	715	690	м.д.	–	–	–	–	–	–	–	–
	690	675	595	583									
«Ниссан-Террано»	м.д.	м.д.	690	675	635	623	465	425	345	330	307	278	238
			583	557	477	385	345	290	290	268	246	220	185
«Опель-Фронтера»	м.д.	м.д.	675	663	635	545	477	410	330	318	265	240	225
			570	517	503	424	370	345	278	200	185	185	173
«Субару-Форестер»	954	742	715	650	504	490	410	385	318	–	–	–	–
	742	583	556	424	398	385	330	292	265				
«Сузуки-Гранд Витара»	715	663	610	557	477	450	403	370	–	–	–	–	–
	530	505	440	425	400	335	330	318					
«Тойота-RAV 4»	890	770	715	663	623	583	410	345	340	323	290	м.д.	–
	755	635	570	505	477	385	278	265	250	245	238		
«Тойота-Ленд Крузер Прадо»	1460	1405	1350	1060	967	875	742	663	636	583	м.д.	м.д.	м.д.
	1190	1165	1005	795	782	715	570	477	450	437			
УАЗ-3151	475	318	290	265	235	200	180	160	145	133	120	120	120
	190	185	110	105	95	80	59	57	54	53	52	50	48
«Хонда CR-V»	850	755	715	690	515	505	450	400	370	м.д.	м.д.	–	–
	660	620	595	580	425	410	345	330	330				
«Хонда HR-V»	м.д.	600	560	520	500	440	400	м.д.	–	–	–	–	–
		530	435	420	395	360	318						

«–» – модель не выпускалась «м.д.» – мало данных

Диапазон цен на леворульные автомобили в хорошем состоянии, ежегодный пробег которых, объявленный продавцом, не превышает 20 тыс. км.

На правах рекламы

НУЖНЫ ЛИ ПРИСАДКИ В ТОПЛИВО?

Отношение к присадкам в топливо в России неоднозначно. Одни знают, что они необходимы, другие считают их бесполезными. Поэтому хочу рассказать Вам, какие процессы происходят в топливной системе любого автомобиля.

Ни для кого не секрет, что бензин на наших заправках не является эталоном чистоты и качества. В бензине содержится много посторонних примесей: пыль, продукты коррозии, вода и т.д. К тому же топливо физически не может сгореть полностью из-за своего состава. Добавьте к этому высокую температуру, высокое давление и длительное время работы двигателя и получите стойкие отложения в топливной системе, которые не смываются даже сильной струей бензина. За границей обязательно добавляют моющие присадки при производстве топлив. У нас же приходится этим заниматься самостоятельно. ЗАО НПО «Поликом» давно занимается проблемами отечественных топлив, поэтому в линейке автохимии «LAVR next» присутствуют препараты, которые очищают и поддерживают в чистоте топливную систему всех типов двигателей.

Например, «Комплексные очистители топливной системы». Их задача - профилактика образования отложений. Они очищают всю топливную систему, но, в отличие от многих аналогов, составы от «LAVR next» являются мягкими не из-за пониженной концентрации моющих веществ, а за счет принципа действия. Они не отслаивают отложения, а постепенно вымывают их. Данные препараты не поднимают грязь в топливном баке. Кроме того, в препаратах содержится катализатор горения, позволяющий топливу сгорать более полно. За счет этого снижается расход топлива, и присадка окупает потраченные на нее деньги.

Если возникла конкретная проблема: засорились форсунки или распылители карбюратора, то можете использовать «Очиститель карбюратора», «Очиститель инжекторов» и «Очиститель форсунок», они, находясь в топливном баке, не работают и как бы «спят». Но как только компоненты добираются до карбюратора или форсунок - они сразу же начинают действовать. Данное свойство присадок позволяет промыть важный узел не только безопасно, но и более эффективно, ведь энергия активных компонентов тратится только на нужные детали топливной системы.

Проблемы в работе двигателя могут возникать не только из-за отложений в топливной системе, но и из-за плохого качества самого топлива. Иногда приходится заправляться бензином неизвестного качества. Как раз для этих случаев существуют такие препараты, как «Октан Плюс» и «Цетан Плюс». Эти составы предназначены для стабилизации и восстановления свойств топлива.

Вот теперь, обладая более полной информацией, Вы можете сделать осознанный выбор: применять ли Вам присадки в топливо.

Если же Вы ни разу не промывали топливную систему, а пробег у автомобиля большой, то стоит воспользоваться более сильными профессиональными средствами, о которых я расскажу Вам в следующем номере.

Заузолков Юрий
технический консультант ЗАО НПО "Поликом"



Научно-производственное объединение "Поликом": (351) 247-92-76, 247-92-78,
info@lavr.ru, www.lavr.ru

Мы за прозрачный бизнес.
Поможем автовладельцам и страховщикам ориентироваться на рынке механических противоугонных систем.





www.flim.ru

Какой он, этот рынок, кто его активные участники, каково их влияние на реальное обеспечение защиты автомобилей?

Автовладельцы, чаще всего, вынуждены принимать решение на основании рекламных материалов, в изобилии имеющихся в любом автомобильном журнале или на основании требований страховых компаний, сотрудники которых, в большинстве случаев, опираются в принятии решений на те же рекламные буклеты. И часто недостаток объективной информации заполняется непроверенными либо сфальсифицированными данными.

В середине 90-х годов, когда все отечественные производители механических противоугонных средств основывали своё дело, само понятие прозрачности бизнеса отсутствовало.

Время идет, общемировые стандарты ведения бизнеса нашли применение в России. Прозрачность бизнеса сегодня — это основа рыночной и инвестиционной привлекательности. Его отсутствие влечет за собой реальные финансовые потери.

Компания «ФЛИМ» решила первой из отечественных производителей противоугонных систем перейти на:

1) ежегодную публикацию данных об объемах продаж замков ГАРАНТ;

2) на страницах отраслевого портала flim.ru готовить ежегодные аналитические материалы по отрасли. В составе этих материалов будут:

- оценки изменений на рынке, произошедших за отчетный год;

- проблемы, нуждающиеся в комплексных решениях при участии всех участников рынка;

– мнения экспертов из числа журналистов, производителей.

Посетители отраслевого сайта найдут здесь данные комплексных рейтингов производителей механических противоугонных систем и иные материалы некоммерческого характера, интерес к которым очевиден.

В этой работе мы рассчитываем на поддержку со стороны всех добросовестных производителей, страховщиков, представителей банковского сообщества, занимающихся вопросами потребительского кредитования, независимых журналистов, экспертов, сотрудников установочных центров и оптовых компаний. Призываем принять активное участие в голосовании на страницах сайта www.flim.ru. Надеемся, результаты помогут сформировать адекватное представление об отрасли противоугонных средств, а впоследствии будет способствовать построению цивилизованного рынка в нашей стране.

445992, Тольятти - ГСП, Дзержинского, 52,
тел. / факс (8482) 704-888 e-mail: sales@flim.ru



Летнее движение

Команда ЗР под руководством Сергея Мишина протестировала двадцать шинных новинок предстоящего сезона.

Тринадцатидюймовые шины понемногу сдают свои позиции – их вовсю теснят 14-дюймовые. Вот почему летним бюджетно-массовым размером становится 185/60R14, а предложение именно таких шин на рынке увеличивается. Но и традиционный размер 175/70R13 мы никак не можем сбросить со счетов – «лады» с восьмиклапанными двигателями (читай, с 13-дюймовыми шинами) выпускают полным ходом. А сколько их уже сделано! Потому сегодня на наших испытаниях шины обоих размеров.

Коллекция 175/70R13 представлена шинами, сделанными в России. Здесь новинки от «Амтел-Фредештайн» (Amtel Planet T-301), «Сибур» (Cordiant Standart, Cordiant Sport и Tunga Road) и модернизированная Kama Euro 224 из Нижнекамска.

С ними два русифицированных иностранца – «Мишлен» и «Нокиан», их уже производят в России.

Скоростные категории «Т» (190 км/ч) – сегодня такие допустимы на переднеприводных «ладах» с восьмиклапанными моторами – и «Н» (210 км/ч). Более скоростные пока не востребованы.

Ассортимент 14-дюймовых шин расширяется год от года. Основные здесь – 185/60R14 с индексом «Н» (210 км/ч). Для вазовских автомобилей с 16-клапанными моторами это минимум. Вот почему мы собрали более десятка именно таких покрышек.

Первые бренды ничего нового в таком маленьком размере не выпускают, считая минимумом 15 или даже 16 дюймов. Новинка от Goodyear – Excellence – либо исключение, либо расчет на отсутствие конкурентов в ценовой нише. Зато производители «второй линии» – BFGoodrich, Firestone, Fulda, Kumho, Toyo, Yokohama во-

13 ДЮЙМОВ

7-е место
(5-е место в эконом-классе)
Tunga Road (C-146)



844 балла

Индекс скорости – Т (190 км/ч)
Производитель – Россия (УШЗ)
Глубина рисунка протектора – 6,6–7,3 мм
Масса шины – 6,3 кг
Твердость по Шору – 63 ед.
Особенности – направленный рисунок протектора
Цена в Москве – 860 руб.
Соотношение цена/качество – 1,02

Эти покрышки выглядят универсальными – по крупному рисунку протектора понятно, что они созданы не только для асфальта. Видимо, потому именно на нем «Тунга» ведет себя весьма скромно.

Расход топлива – средний при 90 км/ч и на удивление скромный при 120 км/ч. Уровень комфорта вполне ожидаем – шины шумноваты и жестковаты, в этом очень похожи на «Амтел», ушедший далеко вперед. По асфальту на «Тунге» лучше не торопиться. На высокой скорости автомобиль на этих шинах заметно рыскает. В быстрых поворотах шины «складываются», вынуждая крутить руль больше, чем это требуется на других шинах. Машина ведет себя неоднозначно – норовит соскользнуть то передними, то задними колесами. На мокром асфальте резко срывается в скольжения и резко же восстанавливает сцепление с дорогой. Тормоза очень слабые – что на сухом, что на мокром покрытии, при любом способе торможения. Грунтовые дороги допустимы, но только сухие.

➕ Очень хорошая топливная экономичность на высокой скорости.

➖ Худшие тормоза юзом и комплекс поперечных сцепных свойств и уводных характеристик; есть замечания по управляемости на любом покрытии.

Рекомендуем для любых дорог только при неспешной езде.

6-е место
(4-е место в эконом-классе)
Cordiant Sport W1



874 балла

Индекс скорости – Т (190 км/ч)
Производитель – Россия («Матадор-Омск»)
Глубина рисунка протектора – 7,1–7,3 мм
Масса шины – 6,5 кг
Твердость по Шору – 67 ед.
Особенности – направленный рисунок протектора
Цена в Москве – 960 руб.
Соотношение цена/качество – 1,10

Активный направленный рисунок соответствует названию шины, однако при изучении ее возможностей обнаруживается некоторая нелогичность – максимально допустимая скорость (190 км/ч) у этой шины меньше, чем у «Кордиант Стандарт» (210 км/ч).

Расход топлива у «Спорта» – среднего уровня. Замечания относительно комфорта. Шины передают на кузов микронеровности дороги и слегка прыгают на выпуклых швах. На прямой «Спорт» довольно тихий, но, как только машина начинает поворачивать либо двигается по дуге, покрышки гудят. Управляемость на сухом асфальте проблематична – на руле не хватает информативности, что приводит к его «перекручиванию» и в итоге вызывает неприятный занос. На мокрой дороге сцепные свойства падают, но управляемость при этом улучшается – поведение автомобиля становится четким и понятным. Тормоза на сухом асфальте лучше всех – хоть юзом, хоть на грани блокировки колес. На мокрой дороге – средние. Грунтовка допустима только в сухом виде.

➕ Лучшие тормоза на сухом покрытии.

➖ Невысокий комплекс поперечных сцепных свойств и уводных характеристик, замечания по управляемости на сухом покрытии.

Рекомендуем только для хороших асфальтовых дорог.

13 ДЮЙМОВ

5-е место

(3-е место в эконом-классе)

Kama Euro 224



891,4 балла

Индекс скорости – H (210 км/ч)
Производитель – Россия (НкШЗ)
Глубина рисунка протектора – 8,3–9,0 мм
Масса шины – 6,5 кг
Твердость по Шору – 63 ед.
Особенности – симметричный рисунок протектора
Цена в Москве – 1030 руб.
Соотношение цена/качество – 1,16

На предыдущих тестах результаты «Камы Евро» были гораздо скромнее.

Пожалуй, главный ее недостаток сегодня – высокое сопротивление качению, приводящее к нескромному аппетиту. А в остальном она ведет себя весьма неплохо, разве что слегка шумновата. Небольшие замечания появляются на скоростной прямой – приходится подруливать, чтобы удержать заданное направление. В быстрых поворотах на сухой дороге, как и на прямой, отметим некоторую вялость в реакциях. Такое поведение мы связываем с большой глубиной протектора – из-за этого он склонен к складыванию. А вот на мокром асфальте управление автомобилем на этих шинах нареканий не вызывает. Тормозить в аварийных ситуациях эффективнее юзом, так же как и на «Кордиант Стандарт». В режиме «на грани блока», особенно на сухом, эффективность замедления ниже, зато на мокром достигают уровня лидеров теста – «Нокиан» и «Мишлен». Грунтовка не страшна в любом виде.

(+) Отличные тормоза юзом на сухом асфальте, хорошие тормоза на мокром при любом способе торможения.

(–) Худшие тормоза на грани блокировки на сухом покрытии, самый высокий расход топлива.

Рекомендуем для любых дорог в любую погоду.

4-е место

(2-е место в эконом-классе)

Cordiant Standart RG-1 (Я-710)



898,4 балла

Индекс скорости – H (210 км/ч)
Производитель – Россия (ЯШЗ)
Глубина рисунка протектора – 7,1–7,5 мм
Масса шины – 6,7 кг
Твердость по Шору – 65 ед.
Особенности – симметричный рисунок протектора
Цена в Москве – 950 руб.
Соотношение цена/качество – 1,06

В целом «Стандарт» со скоростным на вид протектором заметно лучше «Спорта».

Аналогичен «Спорту» по экономичности на скорости 90 км/ч, а при 120 км/ч превосходит его. По плавности хода почти тот же уровень – так же подпрыгивает на неровностях, однако шумит меньше. Курс держит хорошо. В поворотах на сухой дороге ведет себя увереннее и понятней, чем спортивная версия, однако не идеально. Зато на мокрой, как и к «Спорту», претензий нет. Правда, поперечные сцепные свойства здесь заметно ниже. Если нужно быстро остановиться, на тормоза лучше давить от души – в блоке «Стандарт» тормозит лучше, чем на грани. На мокрой дороге тормозные свойства – самые лучшие, на сухой – выше среднего. Но если до юза не доводить, результаты более скромные. Грунт для этих шин допустим, но нежелателен.

(+) Лучшие тормоза юзом на мокром и очень хорошие на сухом асфальте, невысокий расход топлива на скорости 120 км/ч.

(–) Плохие тормоза на сухом на грани блока, небольшие замечания по управляемости на сухом асфальте и плавности хода.

Рекомендуем для хороших асфальтовых дорог в любую погоду.

3-е место

(1-е место в эконом-классе)

Amtel Planet T-301 (К-312)



906,6 балла

Индекс скорости – H (210 км/ч)
Производитель – Россия (Кировский ШЗ)
Глубина рисунка протектора – 7,2–7,3 мм
Масса шины – 6,5 кг
Твердость по Шору – 67 ед.
Особенности – направленный рисунок протектора
Цена в Москве – 1200 руб.
Соотношение цена/качество – 1,32

Эта модель «Амтел Планет» относительно предыдущей 2Р отличается более высокими сцепными свойствами, благодаря чему Т-301 и прорвалась на подиум.

Сопротивление качению среднего уровня – вот она, плата за улучшение сцепления. По шуму и плавности хода есть небольшие замечания – шины жестковаты и шумноваты. Зато по прямой машина идет ровнехонько. И не боится мокрой дороги – на ней сцепные свойства очень хороши. На любом покрытии управляемость «Лады» понятна, без подвохов. Поведение четкое, а наполненный усилием руль обеспечивает хорошую информативность. На высоте сочетание поперечных сцепных свойств и уводных характеристик – скорость на «переставке» соответствует «иномаркам». Тормоза – просто выдающиеся, но только не юзом – тогда «Амтел» здорово проигрывает, особенно на мокром асфальте. В общем, как и у «Нокиан» с «Мишленом», тормоза наиболее эффективны с ABS. Дорога без покрытия допустима – шины неплохо гребут по грунту.

(+) Очень хороший комплекс поперечных сцепных свойств и уводных характеристик, а также тормоза на сухом асфальте.

(–) Тормоза юзом на мокром покрытии – одни из худших, повышенный расход топлива при скорости 90 км/ч.

Особо рекомендуем для хороших асфальтовых дорог в любую погоду.

1–2-е место

(1–2-е место в классе элита)

Nokian i3



908,4 балла

Индекс скорости – T (190 км/ч)
Производитель – Россия
Глубина рисунка протектора – 7,5–7,7 мм
Масса шины – 6,3 кг
Твердость по Шору – 67 ед.
Особенности – асимметричный рисунок протектора
Цена в Москве – 1420 руб.
Соотношение цена/качество – 1,56

На этот раз русские «Нокиан» и «Мишлен» делят между собой первое и второе место.

Сопротивление качению (читай, расход топлива) – отлично! Шум без замечаний, однако на мелких дорожных неровностях машину потряхивает. Есть небольшие претензии к курсовой устойчивости – на прямой под действием боковой силы задняя ось норовит уползти, что требует от водителя повышенного внимания и легкого подруливания. Повороты можно проходить быстро на любом покрытии – сочетание высоких поперечных сцепных свойств и хорошей управляемости это позволяют. Тормоза, как на почти всех импортных шинах, более эффективны на грани блока, чем юзом. Что поделать, современные шины ориентированы на ABS, которой до сих пор нет в наших «ладах». Грунтовка допустима только сухая.

(+) Очень хорошее сочетание поперечных сцепных свойств и уводных характеристик, очень хорошие тормоза на грани блока, высокая топливная экономичность.

(–) Скромные тормоза юзом, небольшие замечания по плавности хода и курсовой устойчивости на высокой скорости.

Особо рекомендуем для любых асфальтовых дорог в любую погоду.

1–2 -е место

(1–2-е место в классе элита)

Michelin Energy E3B



908,4 балла

Индекс скорости –Т (190 км/ч)
Производитель –
Россия
Глубина рисунка протектора – 6,9–7,1 мм
Масса шины – 6,3 кг
Твердость по Шору – 66 ед.
Особенности – асимметричный рисунок протектора
Цена в Москве – 1450 руб.
Соотношение цена/качество – 1,60

По всем объективным показателям «Мишлен» и его основной конкурент в этой размерности «Нокиан» весьма схожи. Идут, как говорится, ноздря в ноздрю. Разница проявилась лишь в оценках. По топливной экономичности – наравне с i3 – лучшие в тесте. Плавность хода выше, чем у «Нокиан», а шум меньше. Курсовая устойчивость тоже на балл лучше. Поперечные сцепные свойства на сухом и мокром покрытиях практически одинаковы. А вот управляемость в экстремальных режимах слегка подкачала – в быстрых поворотах руль приходится поворачивать на больший угол, чем с «Нокиан», причем на любом покрытии. При быстрых маневрах «Мишлен» делает «Ладу» слегка задумчивой. Тормоза, как и у «Нокиан» и «Амтела», хороши на грани блока. Юзом заметно хуже, особенно на сухом асфальте. Грунтовка, как и для «Нокиан», допускается лишь сухая.

(+) Очень хорошее сочетание поперечных сцепных свойств и уводных характеристик, хорошие тормоза на мокром покрытии при любом способе торможения, высокая топливная экономичность, низкий уровень шума.

(−) Скромные тормоза юзом на сухом, небольшие замечания по управляемости на любом покрытии. ***Особо рекомендуем*** для любых асфальтовых дорог в любую погоду.

всю осваивают 14-дюймовые.

И наконец, в нашей коллекции все еще популярная былая нижнекамская звезда – «Кама-208» и быстрая «Toyo-Proxes R888» с индексом «V» (240 км/ч) – медленной версии «трех восьмерок» не существует.

Все тесты, вняв замечаниям читателей, мы проводили на «Ладе-112», отказавшись от более современной «Калины», поскольку машин этих в стране еще немного. А чтобы спереди можно было устанавливать 13-дюймовые колеса, вместо «двенадцатых» установили «десятые» тормозные механизмы.

И еще одно упреждающее замечание, вызванное множеством вопросов читателей по зимним шинам. Результаты испытаний 13-х и 14-х шин нельзя сравнивать между собой. Сравнение допустимо только в одной размерности, поскольку испытания проводились в разное время при разных температурах воздуха и асфальта, влажности и атмосферном давлении, а также с передними тормозными колодками разных производителей (замена по причине износа).

ТРИНАДЦАТЬ

За наш рынок активно борются две известные шинные компании – Michelin и Nokian. Обе уже вовсю производят шины, пока остальные еще думают, строить ли в России заводы. Одна берет количеством и стабильностью, другая – широким ассортиментом.

Шины Energy E3B и i3 очень близки по свойствам. В сумме они набрали одинаковое количество баллов, поэтому делят между собой первое и второе места.

На третьем новинка «Амтела» – T-301. Видимо, при ее создании учли опыт европейской компании «Фредештайн». Отрадно, что «Амтел»

Тормозной путь юзом (60 - 0 км/ч)

Сухой асфальт	Метры	Баллы	Мокрый асфальт	Метры	Баллы
1 Michelin Energy E3B	18,7	57,8	1 Michelin Energy E3B	20,3	68,3
2 Nokian i3	18,6	58,1	2 Nokian i3	20,6	67,3
3 Amtel Planet T-301 (K-312)	18,4	58,7	3 Amtel Planet T-301 (K-312)	21,5	64,5
4 Cordiant Standart RG-1 (Я-710)	18,3	59,0	4 Cordiant Standart RG-1 (Я-710)	19,8	70,0
5 Kama Euro 224	18,1	59,7	5 Kama Euro 224	20,1	69,0
6 Cordiant Sport W1	18,0	60,0	6 Cordiant Sport W1	20,6	67,3
7 Tunga Road (C-146)	18,8	57,4	7 Tunga Road (C-146)	21,6	64,2
Коэффициент значимости		6			7
18 19			19 20 21 22		

Тормозной путь на грани юза

Сухой асфальт (100 - 0 км/ч)	Метры	Баллы	Мокрый асфальт (80 - 0 км/ч)	Метры	Баллы
1 Michelin Energy E3B	45,4	59,2	1 Michelin Energy E3B	31,5	68,3
2 Nokian i3	45,1	59,6	2 Nokian i3	31,4	68,5
3 Amtel Planet T-301 (K-312)	45,2	59,5	3 Amtel Planet T-301 (K-312)	30,7	70,0
4 Cordiant Standart RG-1 (Я-710)	46,4	58,0	4 Cordiant Standart RG-1 (Я-710)	32,6	65,9
5 Kama Euro 224	46,7	57,5	5 Kama Euro 224	31,4	68,5
6 Cordiant Sport W1	44,8	60,0	6 Cordiant Sport W1	33,0	65,1
7 Tunga Road (C-146)	46,1	58,3	7 Tunga Road (C-146)	34,3	62,7
Коэффициент значимости		6			7
45 46			30 31 32 33 34		

Расход топлива на V передаче

90 км/ч	л/100 км	Баллы	120 км/ч	л/100 км	Баллы
1 Michelin Energy E3B	5,5	80,0	1 Michelin Energy E3B	7,5	80,0
2 Nokian i3	5,5	80,0	2 Nokian i3	7,5	80,0
3 Amtel Planet T-301 (K-312)	5,7	77,2	3 Amtel Planet T-301 (K-312)	7,6	79,0
4 Cordiant Standart RG-1 (Я-710)	5,6	78,6	4 Cordiant Standart RG-1 (Я-710)	7,5	80,0
5 Kama Euro 224	5,7	77,2	5 Kama Euro 224	7,7	77,9
6 Cordiant Sport W1	5,6	78,6	6 Cordiant Sport W1	7,6	79,0
7 Tunga Road (C-146)	5,6	78,6	7 Tunga Road (C-146)	7,5	80,0
Коэффициент значимости		8			8
5,5 5,6 5,7			7,5 7,6 7,7		

Скорость при «переставке», км/ч

Сухой асфальт	Метры	Баллы	Мокрый асфальт	Метры	Баллы
1 Michelin Energy E3B	68,6	100,0	1 Michelin Energy E3B	65,9	119,8
2 Nokian i3	68,5	99,9	2 Nokian i3	66,0	120,0
3 Amtel Planet T-301 (K-312)	68,5	99,9	3 Amtel Planet T-301 (K-312)	65,9	119,8
4 Cordiant Standart RG-1 (Я-710)	67,3	98,1	4 Cordiant Standart RG-1 (Я-710)	62,6	113,8
5 Kama Euro 224	67,1	97,8	5 Kama Euro 224	64,2	116,8
6 Cordiant Sport W1	66,3	96,6	6 Cordiant Sport W1	62,4	113,4
7 Tunga Road (C-146)	66,5	96,9	7 Tunga Road (C-146)	61,9	112,6
Коэффициент значимости		10			12
65 67 69			62 63 64 65 66		



ТАБЛИЦА ОЦЕНОК ШИН 175/70R13

	Управляемость автомобиля: на сухом асфальте	Управляемость автомобиля: на мокром асфальте	Курсовая устойчивость	Комфорт: плавность хода	Комфорт: внутренний шум	Проходимость (вне зачета)
Michelin Energy E3B	7 56	7 70	8 64	8 40	9 45	6
Nokian i3	8 64	8 80	7 56	7 35	8 40	6
Amtel Planet T-301 (K-312)	8 64	8 80	8 64	7 35	7 35	7
Cordiant Standart RG-1	7 56	8 80	8 64	7 35	8 40	5
Kama Euro 224	7 56	8 80	7 56	8 40	7 35	7
Cordiant Sport W1	6 48	8 80	7 56	7 35	7 35	6
Tunga Road	6 48	6 60	7 56	7 35	7 35	6
Коэффициент значимости	8	10	8	5	5	

14 ДЮЙМОВ

12-е место
(3-е место в эконом-классе)
Cordiant Sport W1



820,8 балла

Производитель – Россия («Матадор-Омск»)
Глубина рисунка протектора – 7,3–7,9 мм
Масса шины – 7,1 кг
Твердость по Шору – 69 ед.
Особенности – направленный рисунок протектора
Цена в Москве – 1250 руб.
Соотношение цена/качество – 1,52

Название «Спорт» можно оправдать разве что агрессивным рисунком протектора. Характеристики этих шин весьма скромные.

Расход топлива – средний, а с увеличением скорости шины переходят в категорию прожорливых. Комфорт посредственный – на неровностях шины трясут автомобиль, шум – неприятный, волновой. Курсовая устойчивость на прямой оставляет желать лучшего, машину приходится корректировать, иначе уводит в сторону. Скорость на «переставке» самая низкая, но на мокром асфальте падение скорости небольшое. Управляемость с замечаниями. На сухом – вялая реакция и подруливание задней оси, с ростом скорости переходящее в занос. На мокром – занос, усиливающийся с увеличением скорости. Тормозные свойства на грани блока самые слабые. В аварийной ситуации лучше давить на педаль со всей силы. Юзом тормоза хороши на мокром, а на сухой дороге – средние. Грунтовка допустима без подъемов и только в сухую погоду.

(+) Хорошие тормоза на мокром асфальте при блокированных колесах.

(–) Самые слабые тормоза на грани блока на любом покрытии, худшие поперечные сцепные свойства на сухом покрытии, низкий уровень комфорта.

Рекомендуем для хороших асфальтовых дорог при аккуратной езде.

11-е место
(6-е место в среднем классе)
Firestone Firehawk TZ100



839,6 балла

Производитель – Япония
Глубина рисунка протектора – 7,1–8,3 мм
Масса шины – 7,4 кг
Твердость по Шору – 69 ед.
Особенности – симметричный рисунок протектора
Цена в Москве – 2010 руб.
Соотношение цена/качество – 2,39

В целом шины весьма скромные, по всем показателям близки к «Кордианту Спорт». Разве что тормоза более эффективны на грани блока.

По сопротивлению качению – аналог предыдущей шины, с увеличением скорости потребление топлива резко растет. По комфорту немного лучше – ощутимо потряхивает и шумит меньше, но мягкой и тихой шиной ее не назовешь. Курс требует небольшой периодической корректировки. Скорость «переставки» на сухом асфальте – та же, что и у «Кордианта», на мокром же чуть выше. Примечательно, что разница между сухим и мокрым покрытием составляет менее одного километра в час. Управляемость проблематична и переменчива – на сухом покрытии скорость ограничена замедленной реакцией автомобиля на поворот руля и сносом передка, а на мокром – неприятным нарастающим заносом. Тормоза хороши, но на сухой дороге – на грани блока, на мокрой – юзом. Если делать наоборот, результаты снизятся до среднего уровня. От грунтовки лучше воздержаться, она допустима разве что в сухую погоду.

(+) Очень хорошие тормоза юзом на мокром и на грани блока на сухом, хорошая курсовая устойчивость.

(–) Невысокий комплекс поперечных сцепных свойств и уводных характеристик, жесткая шина, небольшие замечания по шуму.

Рекомендуем для хороших дорог в любую погоду и при неспешной езде.

10-е место
(2-е место в эконом-классе)
«Кама-208»



846,8 балла

Производитель – Россия (НкШЗ)
Глубина рисунка протектора – 7,5–7,8 мм
Масса шины – 7,4 кг
Твердость по Шору – 66 ед.
Особенности – симметричный рисунок протектора
Цена в Москве – 1120 руб.
Соотношение цена/качество – 1,32

Эту «долгожительницу» выпускают уже не первый год, но до сих пор она пользуется у многих водителей уважением – когда-то эта шина показывала в тестах неплохие результаты. Но время и конкуренты не стоят на месте.

Расходы топлива – самые высокие, независимо от скорости.

Комфорт с небольшими замечаниями – потряхивает и слегка шуршит. Курсовая устойчивость – почти хорошо, но требует небольших подруливаний. Управляемость на сухом хороша, да и поперечные сцепные свойства вполне приличные. Зато на мокром асфальте сцепные свойства резко падают, а поведение ухудшается – появляется нарастающий занос, реакция на поворот руля замедляется. Тормоза хороши лишь на сухом, и то если тормозить юзом. Ярко выраженная «боязнь» мокрого асфальта – на нем сцепные свойства резко ухудшаются. Грунтовка допустима лишь короткая и… сухая.

(+) Хорошая управляемость на сухом покрытии, средний уровень тормозов на сухом асфальте при заблокированных колесах.

(–) Худшие тормоза на мокром покрытии при любом способе торможения, одни из худших на сухом при торможении на грани блокировки, высокое сопротивление качению, замечания по управляемости на мокром покрытии.

Рекомендуем только для сухих асфальтовых дорог.

9-е место
(5-е место в среднем классе)
Yokohama C.Drive



871 балл

Производитель – Япония
Глубина рисунка протектора – 7,1–7,6 мм
Масса шины – 7,4 кг
Твердость по Шору – 66 ед.
Особенности – асимметричный рисунок протектора
Цена в Москве – 1940 руб.
Соотношение цена/качество – 2,23

Эти шины открывают категорию середняков (более 850 баллов), причем достаточно крепких.

Расход топлива при 90 км/ч – на среднем уровне, а по мере увеличения скорости переходят в категорию «экономов». Жестковаты – потряхивают автомобиль на дорожных швах, так же как «Файрстоун», и шумноваты – озвучивают даже мелкие трещины. Прямую на высокой скорости держат без замечаний. Очень высокие поперечные сцепные свойства, особенно на сухом. Управляемость не идеальна – и на сухом, и на мокром покрытии замедленная реакция автомобиля на поворот руля. По тормозам юзом провал на сухом асфальте, зато на мокром достигнут высокий уровень спортивной шины «Тойо три восьмерки». Если не блокировать колеса, результаты будут стабильные, но не самые лучшие. Грунтовка, как и для «Файрстоуна», допустима только в сухом виде.

(+) Очень хороший комплекс поперечных сцепных свойств и уводных характеристик, очень хорошие тормоза юзом на мокром, скромный расход топлива.

(–) Плохие тормоза юзом на сухом, жесткая шина, небольшие замечания по управляемости на любом покрытии и шуму.

Рекомендуем только для хороших асфальтовых дорог.

8-е место
(1-е место в эконом-классе)
Amtel Planet T-301 (K-308)



872 балла

Производитель – Россия (Кировский ШЗ)
Глубина рисунка протектора – 7,2–7,4 мм
Масса шины – 7,2 кг
Твердость по Шору – 66 ед.
Особенности – направленный рисунок протектора
Цена в Москве – 1590 руб.
Соотношение цена/качество – 1,82

Хорошие шины, стабильные в любую погоду, только тормозные свойства подкачали.

По расходу топлива выглядят средне, причем независимо от скорости. По шуму претензий нет, а вот плавность хода хотелось бы чуть помягче – жесткий каркас шины «собирает» любые неровности. К курсовой устойчивости есть небольшие замечания – машина слегка «гуляет» по полосе. Поперечные сцепные свойства не выдающиеся, но стабильные – на мокром шины цепляются за дорогу очень хорошо, разницы в скорости на «переставке» на сухом и мокром асфальте практически нет. В управляемости на мокром покрытии поведение четче и понятнее, чем на сухом. Здесь в предельных режимах у автомобиля вялые реакции и… легкий занос. Тормоза, увы, просто провальные, причем на любом покрытии и при любом способе торможения. Грунт допустим, но без злоупотреблений – мокрые подъемы на этих шинах не взять.

➕ Очень хороший комплекс поперечных сцепных свойств и уводных характеристик на мокром покрытии.

➖ Слабые тормоза при любом способе торможения на любом покрытии, небольшие замечания по управляемости на сухом покрытии, курсовой устойчивости и плавности хода.

Рекомендуем для асфальтовых дорог в любую погоду.

7-е место
(4-е место в среднем классе)
Toyo Proxes CF-1



880,9 балла

Производитель – Япония
Глубина рисунка протектора – 7,2–7,3 мм
Масса шины – 7,0 кг
Твердость по Шору – 66 ед.
Особенности – асимметричный рисунок протектора
Цена в Москве – 1900 руб.
Соотношение цена/качество – 2,16

Очень хорошие шины. Единственный, на наш взгляд, недостаток – «прожорливы» на высокой скорости. Точнее – относятся к группе «прожорливых», коих в нашем тесте добрая половина. В остальном все довольно ровно, без провалов и выдающихся результатов.

Комфорт – как на шине, созданной для ровного асфальта: потряхивают на вздувшихся швах и шлепают громче, чем хотелось бы. По курсовой устойчивости проблем не отмечено: на высокой скорости «Лада» идет ровно. Скорость выполнения «переставки» на сухом асфальте заметно выше, чем на мокром. Проблема не в поперечных сцепных свойствах, они хороши на любом покрытии, а в управляемости – попасть во второй коридор на «Ладе» сложно – не хватает информативности. Тормоза – хороши на грани блока, а юзом на мокром асфальте – практически самые лучшие, на уровне «Фулды» и «Гудьира». Грунтовка не рекомендуется.

➕ Отличные тормоза юзом на мокром, хорошие тормоза на грани блока на любом покрытии.

➖ Небольшие замечания по управляемости, плавности хода и шуму, повышенный расход топлива при 120 км/ч.

Рекомендуем для хороших асфальтовых дорог в любую погоду.

6-е место
(3-е место в среднем классе)
Kumho Solus KH15



895 баллов

Производитель – Корея
Глубина рисунка протектора – 7,0–7,6 мм
Масса шины – 7,5 кг
Твердость по Шору– 64 ед.
Особенности – симметричный рисунок протектора
Цена в Москве – 1750 руб.
Соотношение цена/качество – 1,96

Вплотную приблизились к категории очень хороших шин – не хватило всего 5 баллов до 900. Вместе с тем соотношение цена/качество довольно привлекательное.

«Экономят» топливо при скорости 90 км/ч и не разорят повышенным расходом при 120. Жестковаты на мелких дорожных неровностях (вина не протектора, а каркаса), но очень тихие. Небольшие замечания по курсовой устойчивости – на высокой скорости машина требует подруливания.

Управляемость на предельной скорости хороша на любом покрытии, в быстрых поворотах машина ведет себя логично и понятно. Поперечные сцепные свойства на сухом асфальте очень высоки, однако на мокром ощутимо падают. Тормоза на любом покрытии и при любом способе торможения без предпочтений – ровные, на среднем уровне. Хотя юзом на мокром немного отстают от сухих. На грунтовке ведут себя неплохо, но только на сухой.

➕ Очень хороший комплекс поперечных сцепных свойств и уводных характеристик, очень хорошие тормоза на грани блокировки на мокром покрытии, очень тихая шина.

➖ Небольшие замечания по курсовой устойчивости и плавности хода.

Рекомендуем для хороших асфальтовых дорог.

5-е место
(2-е место в среднем классе)
Fulda Carat Progresso



904,5 балла

Производитель – Германия
Глубина рисунка протектора – 7,6–7,8 мм
Масса шины – 6,7 кг
Твердость по Шору – 67 ед.
Особенности – направленный рисунок протектора
Цена в Москве – 1960 руб.
Соотношение цена/качество – 2,17

«Фулда» открывает категорию шин очень хорошего уровня.

Расходы противоречивы – если на 90 км/ч это «эконом», то на 120 – уже «транжира». Чувствуется, что «Карат Прогрессо» – шины спортивной направленности: прыгают на асфальтовых швах и слегка шумноваты. Курсовая устойчивость просто великолепна – прямую держат, что по желобу катятся. Поперечные сцепные свойства очень близки к уровню «Кумхо» – на сухом здорово, на мокром средне. Управляемость на сухом очень четкая и понятная, но на мокром асфальте возникают небольшие сложности. Здесь с увеличением скорости появляется занос. Тормоза на сухом асфальте очень хороши хоть при блоке, хоть на его грани, а юзом на мокром останавливают машину просто отлично. Грунт допустим, но с началом дождя лучше поскорее выбраться на асфальт.

➕ Отличные тормоза на мокром асфальте юзом, в других условиях и режимах торможения очень хорошие, высокий уровень поперечных сцепных свойств и уводных характеристик.

➖ Небольшие замечания по управляемости на мокром асфальте и уровню шума, жесткая шина.

Особо рекомендуем для хороших асфальтовых дорог в любую погоду.

14 ДЮЙМОВ

4-е место
(3-е место в классе элита)
Nokian NRHi ecosport



906,5 балла

Производитель – Финляндия
Глубина рисунка протектора – 7,5–7,9 мм
Масса шины – 6,8 кг
Твердость по Шору – 65 ед.
Особенности – направленный рисунок протектора
Цена в Москве – 2010 руб.
Соотношение цена/качество – 2,22

Помогут сэкономить топливо, но лишь на скорости до 90 км/ч. Комфорт и курсовая устойчивость без замечаний, как у «Мишлена» и «Гудьира».

Судя по всему, состав смеси этих шин модифицирован – их поперечные сцепные свойства чуть выше, чем в прошлые годы. Увы, это неблагоприятно повлияло на поведение автомобиля в предельных режимах – соотношение поперечных сцепных свойств и уводных характеристик явно нарушено. На сухом покрытии «Лада» ведет себя невнятно – предельная скорость ограничена не сцепными свойствами, а низкой информативностью рулевого управления. На мокром асфальте поведение понятнее, хотя при достижении предельной скорости возникает легкий занос. Тормоза на грани блока хороши, причем и на сухой, и на мокрой дороге, при любом способе торможения. Грунтовка – только в сухую погоду.

(+) Высокие поперечные сцепные свойства, очень хорошие тормоза при любом способе торможения и на любом покрытии, скромный расход топлива.

(–) Небольшие замечания по управляемости на сухом асфальте.

Особо рекомендуем для хороших асфальтовых дорог в любую погоду.

3-е место
(1-е место в среднем классе)
BFGoodrich Profiler2



907,5 балла

Производитель – Франция
Глубина рисунка протектора – 6,5–7,0 мм
Масса шины – 6,9 кг
Твердость по Шору – 64 ед.
Особенности – направленный рисунок протектора
Цена в Москве – 1900 руб.
Соотношение цена/качество – 2,09

По расходу топлива – средние. Комфорт тоже не на высоте – шины подпрыгивают на неровностях и шумят чуть больше, чем хотелось бы.

И по курсу есть замечания – «Лада» немного уходит в сторону от заданного направления, а на корректировку рулем реагирует не совсем охотно.

Зато в быстрых поворотах ведет себя очень хорошо – этому помогают не только высокие сцепные свойства, но и четкая управляемость, которая особенно хороша на мокром асфальте. «Лада» ведет себя вполне ожидаемо, позволяя водителю безошибочно выполнять экстремальные упражнения.

Тормоза – самые лучшие на сухом, а вот на мокром лучший результат достигается при блокированных колесах. На этих шинах в аварийной ситуации лучше тормозить юзом, чем пытаться объехать препятствие.

В экстремальных режимах интенсивно изнашиваются.

Грунтовая дорога – только в сухое время.

(+) Лучшие тормоза на сухом покрытии при любом способе торможения, неплохие юзом по мокрому, очень хорошая управляемость на мокром покрытии.

(–) Небольшие замечания по курсовой устойчивости, плавности хода и шуму.

Особо рекомендуем для хороших асфальтовых дорог в любую погоду.

2-е место
(2-е место в классе элита)
Michelin Energy E3A



910 баллов

Производитель – Италия
Глубина рисунка протектора – 6,9–7,2 мм
Масса шины – 7,2 кг
Твердость по Шору – 65 ед.
Особенности – асимметричный рисунок протектора
Цена в Москве – 2240 руб.
Соотношение цена/качество – 2,46

Эти шины участвуют в наших тестах уже не первый год. Ни разу не дотягивали до первого места, но практически всегда оказываются на подиуме. Последнее достигается за счет высокой стабильности всех характеристик. Из год в год Energy с высокой точностью показывают одни и те же результаты во всех упражнениях.

Самые экономичные шины из всех участников теста. При этом по плавности хода и шуму, по курсовой устойчивости на прямой замечаний нет. Поперечные сцепные свойства особенно хороши на мокром покрытии, разница с сухим асфальтом небольшая. При этом управляемость стабильна и сохраняется на любом покрытии. Но вот тормозить лучше так, чтобы не сорвать колеса в юз, иначе эффективность замедления падает, причем и на сухом, и на мокром покрытии. Считаем, тормоза наиболее эффективны с ABS. Грунтовка допустима только сухая.

(+) Отличные тормоза на грани юза, комплекс боковых сцепных свойств и уводных характеристик, лидер в экономии топлива, высокий уровень комфорта.

(–) Слабые тормоза при заблокированных колесах.

Особо рекомендуем любителям комфортной и экономичной езды в любую погоду.

1-е место
(1-е место в классе элита)
Goodyear Excellence



937,4 балла

Производитель – Франция
Глубина рисунка протектора – 7,2–7,7 мм
Масса шины – 7,6 кг
Твердость по Шору – 66 ед.
Особенности – направленный рисунок протектора
Цена в Москве – 2310 руб.
Соотношение цена/качество – 2,46

Новинка от «Гудьира» действительно очень хороша.

Единственная слабость – высоковат расход топлива на скорости 120 км/ч. Комфорт, как всегда у «Гудьира», на высоте. Ни к плавности хода, ни к уровню шума эксперты не высказали претензий.

По прямой «Лада» идет четко, с хорошо ощутимым «нулевым положением» руля. На «переставке» по сухому и мокрому покрытиям достигнута самая высокая скорость. И это заслуга не только очень высоких поперечных сцепных свойств, стабильных на любом покрытии. С ними очень хорошо сбалансированы уводные характеристики. Благодаря этому поведение «Лады» в предельных режимах четко и прогнозируемо. Тормоза на мокром покрытии – самые лучшие, независимо от способа торможения, на сухом просто очень хорошие. Грунтовка допустима лишь в сухом состоянии.

(+) Лучшие тормоза на мокром асфальте, самый высокий комплекс поперечных сцепных свойств и уводных характеристик, очень хорошие управляемость и курсовая устойчивость.

(–) Повышенный расход топлива на скорости 120 км/ч.

Настоятельно рекомендуем для любого стиля вождения в любую погоду.

Тормозной путь юзом (60 - 0 км/ч)

	Сухой асфальт	Метры	Баллы		Мокрый асфальт	Метры	Баллы
0	Toyo Proxes R888 GG	16,2	62,6	0	Toyo Proxes R888 GG	19,2	68,9
1	Goodyear Excellence	17,8	56,9	1	Goodyear Excellence	18,9	70,0
2	Michelin Energy E3A	18,5	54,8	2	Michelin Energy E3A	20,1	65,8
3	BFGoodrich Profiler2	16,9	60,0	3	BFGoodrich Profiler2	19,5	67,8
4	Nokian NRHi ecosport	17,7	57,3	4	Nokian NRHi ecosport	19,7	67,1
5	Fulda Carat Progresso	17,7	57,3	5	Fulda Carat Progresso	19,0	69,7
6	Kumho Solus KH15	18,9	53,6	6	Kumho Solus KH15	20,4	64,8
7	Toyo Proxes CF-1	18,4	55,1	7	Toyo Proxes CF-1	19,0	69,7
8	Amtel Planet T-301 (K-308)	19,1	53,1	8	Amtel Planet T-301 (K-308)	20,5	64,5
9	Yokohama C.Drive	19,0	53,3	9	Yokohama C.Drive	19,2	68,9
10	«Кама-208»	18,2	55,7	10	«Кама-208»	20,5	64,5
11	Firestone Firehawk TZ100	18,3	55,4	11	Firestone Firehawk TZ100	19,6	67,5
12	Cordiant Sport W1	18,5	54,8	12	Cordiant Sport W1	19,8	66,9
	Коэффициент значимости		6				7
	16 17 18 19 20				17 18 19 20 21		

Расход топлива на V передаче

	90 км/ч	л/100 км	Баллы		120 км/ч	л/100 км	Баллы
0	Toyo Proxes R888 GG	5,7	77,2	0	Toyo Proxes R888 GG	7,6	79,0
1	Goodyear Excellence	5,6	78,6	1	Goodyear Excellence	7,7	77,9
2	Michelin Energy E3A	5,5	80,0	2	Michelin Energy E3A	7,5	80.0
3	BFGoodrich Profiler2	5,6	78,6	3	BFGoodrich Profiler2	7,6	79,0
4	Nokian NRHi ecosport	5,5	80,0	4	Nokian NRHi ecosport	7,6	79,0
5	Fulda Carat Progresso	5,5	80,0	5	Fulda Carat Progresso	7,7	77,9
6	Kumho Solus KH15	5,5	80,0	6	Kumho Solus KH15	7,6	79,0
7	Toyo Proxes CF-1	5,7	77,2	7	Toyo Proxes CF-1	7,7	77,9
8	Amtel Planet T-301 (K-308)	5,6	78,6	8	Amtel Planet T-301 (K-308)	7,6	79,0
9	Yokohama C.Drive	5,6	78,6	9	Yokohama C.Drive	7,5	80.0
10	«Кама-208»	5,8	75,8	10	«Кама-208»	7,7	77,9
11	Firestone Firehawk TZ100	5,7	77,2	11	Firestone Firehawk TZ100	7,7	77,9
12	Cordiant Sport W1	5,7	77,2	12	Cordiant Sport W1	7,7	77,9
	Коэффициент значимости		8				8
	5,5 5,6 5,7 5,8				7,5 7,6 7,7		

Тормозной путь на грани юза

	Сухой асфальт (100 - 0 км/ч)	Метры	Баллы		Мокрый асфальт (80 - 0 км/ч)	Метры	Баллы
0	Toyo Proxes R888 GG	36,9	70,3	0	Toyo Proxes R888 GG	26,8	78,3
1	Goodyear Excellence	44,7	58,0	1	Goodyear Excellence	30,0	70,0
2	Michelin Energy E3A	45,4	57,1	2	Michelin Energy E3A	30,4	69,1
3	BFGoodrich Profiler2	43,2	60,0	3	BFGoodrich Profiler2	31,6	66,4
4	Nokian NRHi ecosport	44,4	58,4	4	Nokian NRHi ecosport	30,4	69,1
5	Fulda Carat Progresso	44,4	58,4	5	Fulda Carat Progresso	30,6	68,6
6	Kumho Solus KH15	47,2	54,9	6	Kumho Solus KH15	30,9	68,0
7	Toyo Proxes CF-1	43,8	59,2	7	Toyo Proxes CF-1	30,9	68,0
8	Amtel Planet T-301 (K-308)	48,3	53,6	8	Amtel Planet T-301 (K-308)	32,6	64,4
9	Yokohama C.Drive	47,3	54,8	9	Yokohama C.Drive	32,2	65,2
10	«Кама-208»	48,2	53,8	10	«Кама-208»	32,9	63,8
11	Firestone Firehawk TZ100	44,5	58,3	11	Firestone Firehawk TZ100	31,7	66,2
12	Cordiant Sport W1	49,0	52,9	12	Cordiant Sport W1	32,8	64,1
	Коэффициент значимости		6				7
	43 44 45 46 47 48 49				29 30 31 32 33		

Скорость при «переставке», км/ч

	Сухой асфальт	Метры	Баллы		Мокрый асфальт	Метры	Баллы
0	Toyo Proxes R888 GG	73,7	103,5	0	Toyo Proxes R888 GG	72,6	129,5
1	Goodyear Excellence	71,2	100,0	1	Goodyear Excellence	67,3	120,0
2	Michelin Energy E3A	68,8	96,6	2	Michelin Energy E3A	65,5	118,6
3	BFGoodrich Profiler2	69,8	98,0	3	BFGoodrich Profiler2	66,0	117,7
4	Nokian NRHi ecosport	68,6	96,3	4	Nokian NRHi ecosport	66,9	119,3
5	Fulda Carat Progresso	69,5	97,6	5	Fulda Carat Progresso	65,1	116,0
6	Kumho Solus KH15	70,0	98,3	6	Kumho Solus KH15	65,3	116,4
7	Toyo Proxes CF-1	69,2	97,2	7	Toyo Proxes CF-1	65,4	116,6
8	Amtel Planet T-301 (K-308)	66,5	93,4	8	Amtel Planet T-301 (K-308)	66,4	118,4
9	Yokohama C.Drive	69,9	98,2	9	Yokohama C.Drive	65,6	117,0
10	«Кама-208»	67,3	94,5	10	«Кама-208»	62,1	110,0
11	Firestone Firehawk TZ100	65,6	92,1	11	Firestone Firehawk TZ100	65,1	116,0
12	Cordiant Sport W1	65,6	92,1	12	Cordiant Sport W1	63,9	113,9
	Коэффициент значимости		10				12
	65 70 75				62 65 70 73		

14 ДЮЙМОВ

Вне зачета
Toyo Proxes R888 GG



963,3 балла

Производитель – Япония
Глубина рисунка протектора – 4,8–4,9 мм.
Масса шины – 8,0 кг
Твердость по Шору – 52 ед.
Особенности – направленный рисунок протектора
Цена в Москве – 3600 руб.
Соотношение цена/качество – 3,74

Эти шины созданы специально для уличных гонок. Но, как мы выяснили, их можно использовать в «гражданской» жизни.

Топливная экономичность на среднем уровне – в нашей компании есть шины и более прожорливые.

О комфорте придется забыть – шины очень жесткие и шумные, но позволяют хорошо чувствовать дорогу.

Курсовая устойчивость хороша только на ровном асфальте, совсем небольшой боковой уклон дороги рывком бросает машину в сторону.

Повороты можно проходить с очень высокой скоростью – на «переставке» она, кажется, ограничена не сцеплением колес с дорогой, а возможностями автомобиля и водителя. Управляемость на фоне «гражданских» покрышек просто великолепна.

Тормоза в высшей степени хороши, особенно если не перетормаживать до блокировки. Впору на заднее стекло клеить специальный знак «Держи дистанцию!». Грунтовка, понятное дело, противопоказана.

(+) Отличные тормоза на сухом при любом способе торможения и на мокром на грани блока, выдающийся комплекс поперечных сцепных свойств и уводных характеристик.

(–) Шумная и очень жесткая шина.

Настоятельно рекомендуем любителям активной езды, считаем допустимыми для повседневной езды по асфальтовым дорогам высокого качества.



ощутимо дешевле, хотя по баллам от русских иностранцев он отстает незначительно. К тому же его скоростной индекс «Н» – 210 км/ч.

Совсем немного отстал от первой тройки «Кордиант-Стандарт». Чуть-чуть не дотянул до 900 баллов, но зато его соотношение цена/качество весьма привлекательно.

Следом за ним расположилась модернизированная «Кама Евро», созданная в содружестве с «Пирелли». Из соотношения цена/качества видно, что цена покрышки неоправданно завышена.

Позади первой пятерки оказался «Кордиант Спорт», производимый СП «Матадор-Омск». И замыкает строй, в четком соответствии с самой низкой ценой, «Тунга Роуд».

ЧЕТЫРНАДЦАТЬ

Вне зачета идут «три восьмерки» от «Тойо», которые позиционируются как шины для стрит-рейсинга. Еще при обкатке мы были приятно удив-

ТАБЛИЦА ОЦЕНОК ШИН 185/60R14

	Управляемость автомобиля		Курсовая устойчивость	Комфорт		Проходимость (вне зачета)
	на сухом асфальте	на мокром асфальте		плавность хода	внутренний шум	
Toyo Proxes R888 GG	10 80	10 100	8 64	4 20	6 30	4
Nokian i3	8 64	8 80	7 56	7 35	8 40	6
Goodyear Excellence	9 72	9 90	8 64	8 40	8 40	6
Michelin Energy E3A	8 64	8 80	8 64	8 40	8 40	6
BFGoodrich Profiler2	8 64	9 90	7 56	7 35	7 35	6
Nokian NRHi	7 56	8 80	8 64	8 40	8 40	6
Fulda Carat Progresso	9 72	7 70	9 72	6 30	7 35	6
Kumho Solus KH15	8 64	8 80	7 56	7 35	9 45	7
Toyo Proxes CF-1	7 56	7 70	8 64	7 35	7 35	5
Amtel Planet T-301 (K-308)	7 56	8 80	7 56	7 35	8 40	7
Yokohama C.Drive	7 56	7 70	8 64	6 30	7 35	5
«Кама-208»	8 64	6 60	7 56	7 35	7 35	5
Firestone Firehawk TZ100	6 48	6 60	7 56	6 30	7 35	5
Cordiant Sport W1	6 48	7 70	6 48	5 25	6 30	5
Коэффициент значимости	8	10	8	5	5	



лены их покладистостью. Но они только для хороших дорог. Кстати, чтобы спортивная «Тойо» не задирала планку излишне высоко, за 100% взяли лучшие результаты «гражданских» покрышек.

Первое место с большим отрывом от остальной компании заняла новинка «Гудьира» – «Экселенц». Второе – у «Мишлена». По соотношению цена/качество это одинаковые шины. Третье место среди дорогих шин заняла «Нокиан», откатившись в общем зачете на четвертое место. За счет более низкой цены (с прошлого года «Нокиан» ее активно сбрасывает) соотношение цена/качество у этой шины привлекательнее, чем у «Гудьира» и «Мишлена».

Первое место в среднем ценовом классе (третье в общем зачете) занял Profiler2, оказавшись на подиуме вместе с первыми брендами, потеснив при этом «Нокиан». По цене очень привлекательная шина!

Следом расположилась Carat Progresso. Дороже «БэЭфГудрич», но дешевле «Нокиан».

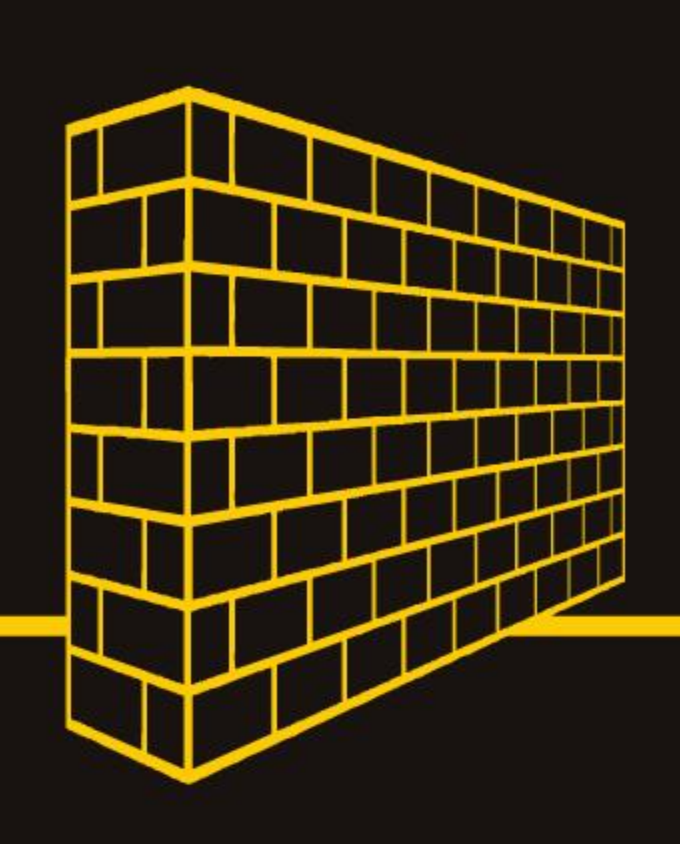
Итого в первой пятерке две шины из «топ-файв», примкнувшая к ним «Нокиан» и еще две из «второй линии».

Далее новинка от «Кумхо» – Solus KH-15. За ней с небольшим отрывом – Toyo CF-1, знакомая нам по прошлогоднему тесту. Соотношение цена/качество сравнимо с «Фулдой». Следом идет «Амтел-Планет Т-302», а за ней, чуть отстав, «Йокогама» (девятое место в общем зачете) – дорогая покрышка, по соотношению цена/качество сравнимая с «Нокиан». Замыкает среднюю ценовую группу «Файрстоун» (11-е место в общем зачете) – эти шины, как и старший брат «Бриджстоун», очень дороги. Интересно, много ли TZ100 за такую цену удается продать?

Бюджетный класс в этом размере выглядит скромно – первое место у новинки «Амтела» Т-301 (в общем зачете восьмое место). На втором – старушка «Кама-208» (10-е в общем зачете), опередившая японского «огненного ястреба» «Файрстоун». Цена ее заметно ниже, чем у впереди стоящего одноклассника Т-301. И замыкает нашу табель о рангах «Кордиант Спорт» – в этом размере он оказался скромнее, чем в 13-м. Цена завышена – соотношение цена/качество одного уровня с «Амтел-Планет Т-301», занявшего более высокое место. □

Вместе с автором шины испытывали Антон АНАНЬЕВ, Вадим КОРАБЛЕВ, Юрий КУРОЧКИН, Евгений ЛАРИН, Антон МИШИН, Андрей ОБРАЗУМОВ и Валерий ПАВЛОВ.

Редакция благодарит за техническую поддержку тольяттинские фирмы «ВОЛГАШИНТОРГ» и «ПРЕМЬЕРА», компании – производители шин, а также сотрудников автополигона НТЦ ВАЗа.





Дешево, но со вкусом!

Музыка – как душа: она вечна и бесценна. А вот аппаратура имеет цену: бюджетный MP3-ресивер, часто по старинке именуемый магнитолой, сегодня стоит около 4000 рублей. Реальные возможности шести популярных брендов из мира автомузыки придирчиво оценивает Денис Чиликин.



Конкуренция в области аудио- и видеотехники сегодня сильнейшая – одной только маркой покупателя уже не взять: он присматривается, прислушивается и… брать не торопится. Так чем же его увлечь? Только тем, чем не могут похвастаться конкуренты!

БОЛЬШОЙ МИНИМУМ

У современной «автомузыки», будь она хоть трижды бюджетная, множество наворотов. Так, помимо обычных «музыкальных дисков» (audio-CD), все ресиверы легко читают и формат MP3, у всех есть хотя бы один линейный выход для подключения внешнего усилителя. Съемная панель также стала нормой – как и универсальный разъем ISO.

А вот дальше начинается борьба за клиента. Одни производители пытаются максимально улучшить эргономику, другие ставят на сервисные функции, кто-то акцентирует внимание на звучании. Впрочем, обычно фирмы скромно намекают на удачное сочетание всех этих критериев. Что ж, послушаем. И непременно «потрогаем».

Каждому хочется, чтобы ресивер достойно звучал. Однако заметим: крутые аппараты типа «Макинтоша» в угоду качеству звука практически лишены каких бы то ни было потребительских функций! Там это оправдано – их приобретают истинные меломаны, готовые платить вдесятеро дороже исключительно за некоторое улучшение качества звука. А бюджетный аппарат – это рабочая лошадка для повседневной езды: здесь все должно быть сбалансировано! И удобство пользования столь же важно, как и его звучание.

При помощи поворотного регулятора (энкодера) гораздо удобнее управлять громкостью и основными функциями.



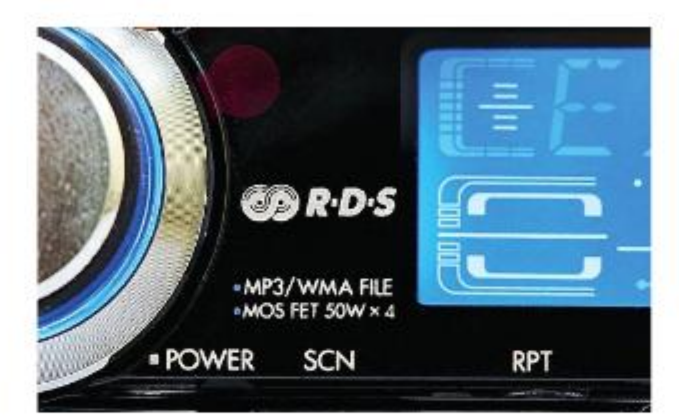
С парой линейных выходов можно без проблем подключить внешний усилитель и добавить мощности системе.



Разъем ISO. Ответная часть такого разъема предусмотрена в большинстве автомобилей, поэтому подключить аппарат очень просто.



Через линейный вход на передней панели легко подключить внешнее устройство – например, плеер или телевизор.



Самые востребованные функции системы RDS в России – название станции, синхронизация часов, сообщения о пробках.



Максимальную мощность указывают практически на всех ресиверах. Номинальная же редко превышает 15–20 Вт на канал.



BLAUPUNKT DAYTONA MP26

Привычный для Европы «Блаупункт» (входящий в концерн «Бош») представлен на территории России слабовато – по крайней мере, на данный момент. Но проблем с поклонниками у него при этом нет.

Дизайн у аппарата нетипичный. В окружении панели приборов такой ресивер выглядит куда привлекательнее, нежели сам по себе. Круг с синей точкой в центре – фирменный логотип – очень похож на энкодер, но на самом деле громкость регулируется кнопками, от которых большинство производителей уже отказались. Заметим, клавиши показались нам туговатыми. Но в остальном все достаточно приятно: передняя панель снимается четко, не люфтит, а дисплей с белой подсветкой гармонично впишется в интерьер многих автомобилей.

Аппарат читает диски с MP3 и WMA, а навигацию по ним (с помощью кнопок «влево/вправо», «вверх/вниз») смело можно назвать одной из самых удачных. Линейных выходов – аж две пары, для внешних источников есть и линейный вход AUX. А вот с подключением возникнут небольшие проблемы: на тыльной стороне аппарата вместо привычных RCA-тюльпанов – собственный штырьковый разъем. Его ответную часть придется докупать – согласитесь, обидно.

Регулировка тембра незамысловата: высокие и низкие частоты. Предусмотрены и три готовые предустановки: «поп», «рок», «классика». Звучание – правильное, натуральное!

Кстати, в комплекте устройства найдете незамысловатый пультик ДУ.



CLARION DXZ368RMP

Лакированная рамка, стильный дизайн. Из какой ценовой категории данный аппарат? Впрочем, выдать его бюджетное сословие способен незамысловатый дисплей. Но за такие деньги требовать большего неразумно.

Эргономика ресивера нетрадиционная, но привыкаешь быстро. Особой похвалы заслуживает энкодер – он выполнен качественно, с удобной обрезиненной окантовкой: еще один намек на высшее общество. Интересен рычажок переключения треков, сделанный на манер указателя поворота.

Передняя панель откидная. Такое решение обычно применяют для улучшения дизайна (убрать слот загрузки с глаз долой) и высвобождения дополнительного места под дисплей и органы управления. Но если в дорогих ресиверах она моторизирована, то в моделях попроще, как в этой, возвращать ее на место (захлопывать) после загрузки диска придется самому. Кстати, эта самая панель получилась достаточно пухленькой, что в сочетании с громоздкой декоративной рамкой значительно выдвигает аппарат вперед. Других претензий к эргономике нет: клавиши нажимаются четко да и дисплей читается неплохо.

Тюнер – с системой RDS и функцией автоматической установки часов CT.

У ресивера имеются линейный выход (одна пара) и разъем фирменной шины CeNET. Это означает, что к аппарату могут быть подключены CD/DVD-чейнджер, ТВ-тюнер, адаптер для Bluetooth и iPod. Из прочих «фенечек» отметим фирменный эквалайзер Z-Enhan-cer и систему подъема баса.

Звучание показалось приятным и теплым, причем с одним маленьким сюрпризом. Соло на трубе, прозвучавшее с одного из дисков, оказалось живым и реальным.



JVC KD-G337

Еще в прошлом модельном ряду в JVC попрощались с кнопками громкости, заменив их более удобным поворотным регулятором. В новых аппаратах это достоинство сохранилось, причем оно не единственное.

Первое, с чего начнем – это эргономика, которая сразу понравилась. Клавиши с различными функциями отличаются по форме: можно будет управлять вслепую. Как, к примеру, перепутаешь большую дугообразную кнопку переключения источника с какой-то еще? А вот с навигацией по MP3- и WMA-дискам – промашка. Дело в том, что клавиши, которые переключают треки после нажатия клавиши MODE, превращаются в клавиши переключения папок! Для столь простой функции – слишком запутанно. В остальном – все логично.

Двухцветный дисплей с небольшими пиктограммами не отдает инновациями, но читается неплохо. То же касается и дизайна устройства в целом. Ресивер не просто читает MP3 и WMA, но и понимает русские заголовки («бывалые» говорят: тэги). К тому же и диапазон тюнера – наш, российский. И привычный FM (87,5–108 МГц), и так называемый УКВ (65–74 МГц). А RDS есть? Есть!

Распознавание диска – не самое быстрое: после «заглатывания» аппарат задумывается на десяток секунд. Это не так страшно. Зато звучание взвешенное и приятное. Поэтому в системе, состоящей из компонентов той же ценовой категории, он покажет себя вполне достойно.



PANASONIC CQ-C3403W

Второй (и последний) аппарат сегодняшнего обзора с откидывающейся передней панелью (естественно, не моторизированной). Правда, в отличие от предшественника, изрядных усилий применять не требуется. Управление функциями и аппаратом в целом несложное и логичное.

К энкодеру, управляющему большинством функций, претензий нет: нескользкий, удобного размера, работает четко. А вот комбинации кнопок «вверх-вниз» и «влево-вправо» потребуют привыкания. Они объединены в характерный круг и сильно завалены к центру, поэтому нажимать приходится на их грань. Дисплей с синей, характерной для «Панасоника» подсветкой: небольших размеров и неплохой читабельности. Как и все сегодняшние участники, аппарат обладает способностью воспроизводить не только MP3, но и WMA. Бонус – помимо регулировки тембров, предусмотрены уже готовые звуковые предустановки («рок», «поп» и т.д.).

Линейных выходов – две пары: это более чем достаточно для аппарата данной категории. Имеются вход AUX и разъем фирменной шины (можно подключить чейнджер и iPod). А вот системы RDS в тюнере нет, как нет и расширенного диапазона. Зато есть небольшой и вполне удобный пульт ДУ.

Звучание сбалансированное и несколько приукрашенное. Но сделано ненавязчиво. Возможно, именно такое многим придется по душе.



PIONEER DEH-2920MP

На первый взгляд, едва ли не самый скромный из сегодняшних участников. А если приглядеться?

Во-первых, у аппарата крайне тонкая лицевая панель и уж совсем тонюсенькая декоративная рамка (та, что вокруг панели). Поэтому он практически не выпирает из плоскости установки, что часто идет на пользу дизайну. Во-вторых, ресивер оказался шустрым. Диск, под завязку напичканный MP3-файлами, аппарат начинает проигрывать уже через три с небольшим секунды. При этом загружается диск тихо. Так же быстро переключаются треки и различные функции. Помимо файлов MP3 и WMA, ресивер читает звуковые файлы WAV (без сжатия) и расправляется с русскими заголовками.

Эргономика в целом продуманная: управлять аппаратом можно не глядя уже через несколько минут тренировки. Придраться можно разве что к самому энкодеру – побольше бы выдвинуть его вперед. Дисплейчик – самый что ни на есть скромный. Правда, основные символы все же крупные. На нем, кстати, можно увидеть и битрейт файлов, что бывает не так часто.

Меню не запутано и разделено на функциональные настройки и аудио. Среди звуковых настроек хочется выделить регулировку не только низких и высоких частот, но и средних.

Тюнер быстро бегает по волнам и в качестве бонуса оснащен RDS. Звучание – именно то, которого ожидаешь от среднебюджетного «Пионера»: все в норме и даже лучше. Вкупе с настройками звука оно удовлетворит и сдержанного слушателя, и того, кто любит погорячее, добавив «басов» и высоких.



SONY CDX-GT317EE

Фамильные черты бренда узнаются без труда. А для новых моделей GT характерен еще и напористый дизайн. Эргономика, как всегда, на высоте: с нею проблем у «Сони» никогда не было. Основной элемент управления – энкодер – выполнен на достойном уровне: с характерной обрезиненной окантовкой и блестящей серединкой (на которой, скорее всего, будет красоваться отпечаток вашего пальца). Люминесцентный дисплей напоминает серьезные компоненты домашнего «хай-фай». Его читабельность и размеры нареканий не вызывают, да и выглядит он весьма уместно и оригинально.

Тюнер – с RDS и так называемым УКВ-диапазоном (65–74 МГц). Волну он ищет с такой скоростью, словно перебирает уже занесенные в память частоты. А вот решение написать русскими буквами слово «УКВ» на передней панели – весьма спорное. У нас родной язык на серьезной технике не всегда жалуют.

Помимо дисков с файлами MP3 и WMA, аппарат читает фирменный формат ATRAC (который, правда, особого распространения не получил). И, ко всему прочему, поддерживает русские заголовки. Характерная особенность модели – вход AUX (в виде гнезда Mini-jack) на передней панели. При желании можно быстро подключить, скажем, плеер. На обратной (тыльной) части найдутся привычные линейные выходы RCA. Притом одна пара из двух может работать в сабвуферном режиме – с изменяемыми частотами среза 125 и 78 Гц и уровнем громкости. Кстати, по умолчанию выход находится именно в этом режиме. Про это не стоит забывать, если к этой паре подключен усилитель, работающий с широкополосной акустикой. Скинули питание с ресивера – и на него пойдет сабвуферный моносигнал! Так что придется залезть в меню и переключить.

Настройки тембров при первом включении также отличны от нуля – под активные музыкальные жанры. Тем не менее если выставить их «в ноль», то получается вполне интересный вариант. В музыкальном потенциале аппарату не откажешь.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ MP3-РЕСИВЕРОВ

	Поддержка форматов MP3/WMA/WAV	Наличие RDS/УКВ в секции тюнера	Линейные выходы/ входы, кол-во пар	Поворотный регулятор	Пульт ДУ совмести-мость/ в комплекте	Цена, руб.
Blaupunkt Daytona MP26	да / да / нет	нет / нет	2/1	нет	да / да	3800
Clarion DXZ368RMP	да / да / нет	да / нет	1/0	да	да / нет	4200
JVC KD-G337	да / да / нет	да / да	1/0	да	да / нет	3500
Panasonic CQ-C3403W	да / да / нет	нет/нет	2/1	да	да/да	4000
Pioneer DEH-2920MP	да / да / да	да / да	1/0	да	да / нет	3700
Sony CDX-GT317EE	да / да / нет	да / да	1/1	да	да / да	3900

ВЫБИРАЕМ!

Бюджетные ресиверы выступили достойно! Явных проколов ни по функциям, ни по звучанию, ни по эргономике мы не нашли. Известные бренды подтвердили весомость собственного имени. А потому сэкономить на «музыке» пару тысяч, тщательно выбирая аппарат, дело вполне реальное.

Конечно, возможен и другой подход к выбору «музыки». Многие искренно выбирают максимально удобный аппарат, при этом собственно до звука им нет никакого дела: играет себе – и пусть играет. Главное, чтобы было надежно и удобно. Но и в этом случае наши «бюджетники» задают тон – по части удобства к ним явных претензий нет.

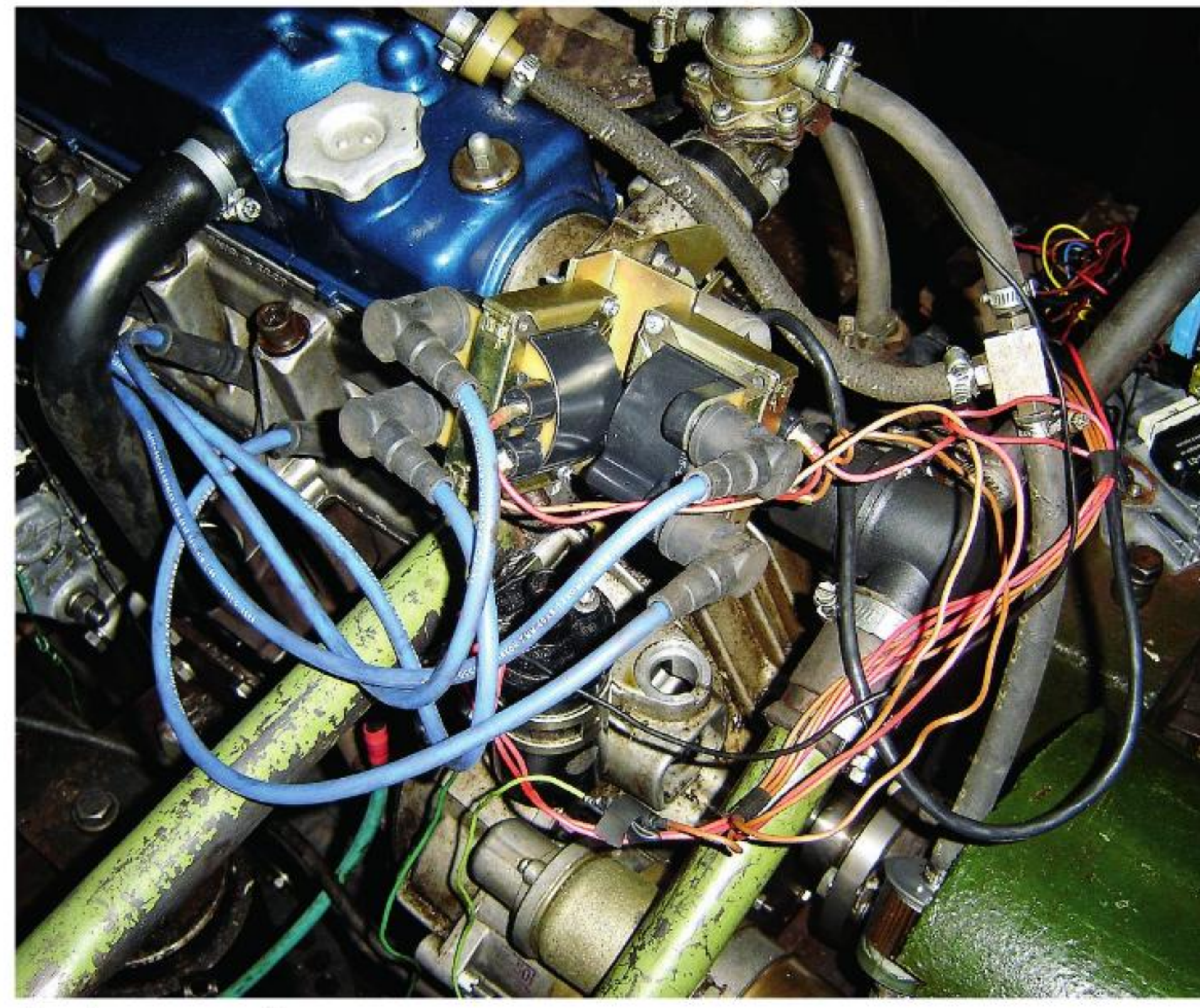
В общем, если вы отдаете себе отчет, что не являетесь тонким ценителем музыки, то представленные нами аппараты должны удовлетворить ваши потребности полностью. Выбирайте, что ближе душе!

Экология для старичков

Михаил Колодочкин, Александр Шабанов

С падением «династии карбюраторов» миллионы еще живых в общем-то автомобильчиков ушедшей эпохи оказались в незавидном положении. Экология, по нынешним меркам, дрянная. Перевести «копейку» на электронный впрыск? Не смешно. Так что же делать тем, кто искренне пытается улучшить экологию старичков? Не магниты же к бензопроводу прикручивать!

Оказалось, шанс все же есть. Сегодня исследуем адаптивную систему управления зажиганием БЗМ-ПТ, выпускаемую российской фирмой ЗАО «НПП Петербургские Технологии». Почему именно ее? Потому что в руководстве по эксплуатации обещана завидная экологическая эффективность по CO, CH и NO_x – до 40%! Да и аналогов у нее нет. Вот и оценим, способна ли система ориентировочной стоимостью 6000 руб. хоть как-то улучшить экологию старичков.



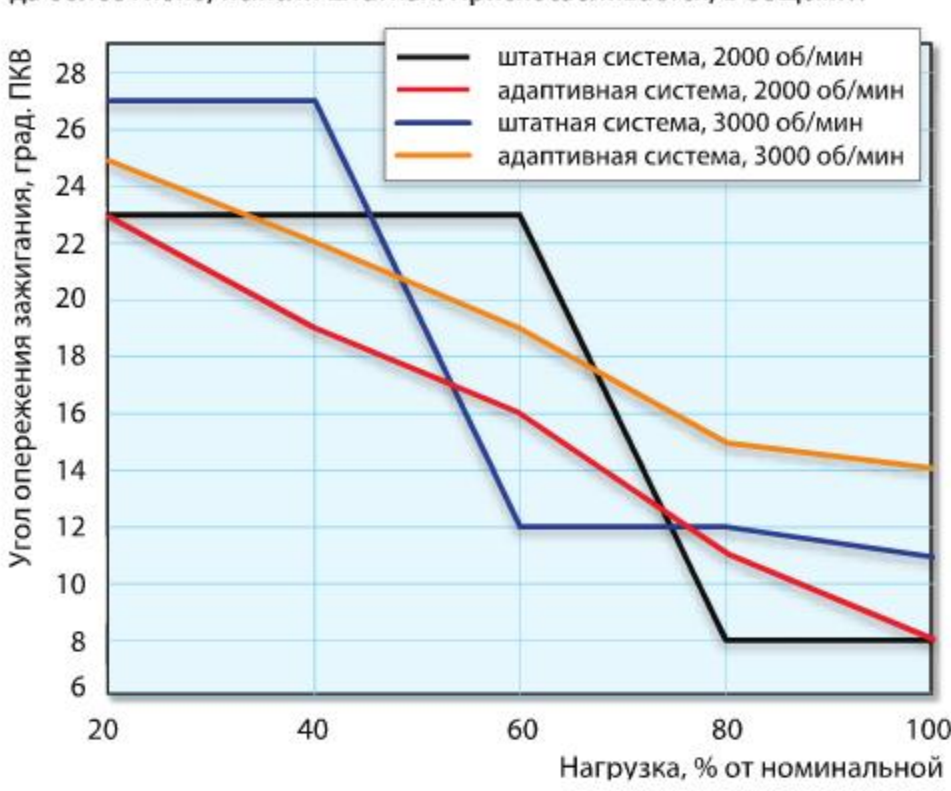
Многофункциональный датчик устанавливают вместо штатного распределителя зажигания.

ВМЕСТО РАСПРЕДЕЛИТЕЛЯ – ДАТЧИК

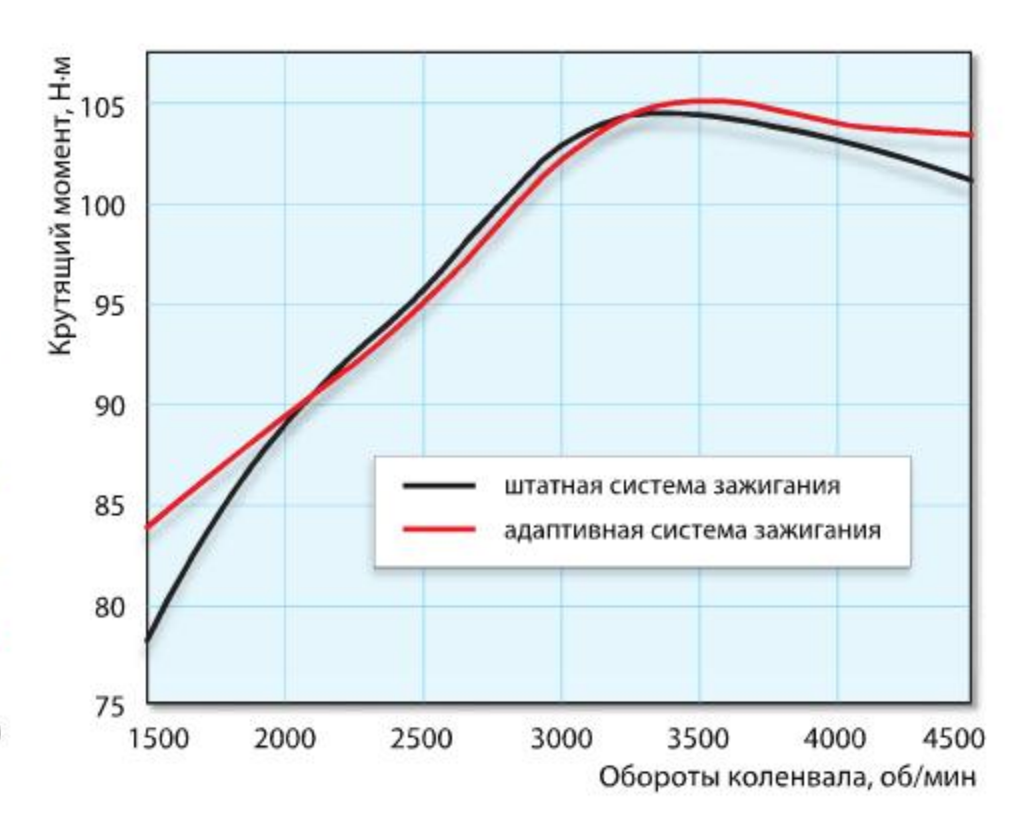
О предшественниках испытанного устройства мы когда-то рассказывали (ЗР, 2001, № 2; 2002, № 7). Напоминаем: речь идет об электронном зажигании, в котором вместо штатного механического распределителя-прерывателя применен многофункциональный датчик, воздействующий через блок управления на двухвыводные катушки зажигания. Естественно, никаких грузиков с пружинками: алгоритм работы блока связан только с параметрами вращения коленчатого вала – скоростью, ускорением и т.п.

Подход необычный, но в целом понятный. Ведь равномерность вращения коленчатого вала, особенно при малых оборотах, сильно зависит от характера рабочего процесса в каждом цилиндре. А на рост давления в нем влияет несчетное количество факторов: степень износа и за-

При изменении нагрузки адаптивная система зажигания ведет себя куда более гибко, нежели штатная. Приспосабливается, в общем…



Крутящий момент: и «верхи», и «низы» – могут!



грязнения цилиндра, исправность и ориентация свечи зажигания, зазоры в клапанах и состояние высоковольтного провода… И чем заметнее разница в работе цилиндров, тем сильнее «трясет» мотор. Блоку управления остается сопоставить эталонную картинку ускорения поршня с реальной и скорректировать для каждого из цилиндров угол опережения – назад или вперед.

А что покажут замеры на живом двигателе?

ЕДИНСТВО ПРОТИВОПОЛОЖНОСТЕЙ

Блок решили помучить на двух моторах ВАЗ-21083 и, более того, даже на разных бензинах – с октановым числом от 88 до 92! Методика очевидна – сначала в привычном темпе погоняли двигатели со штатными системами зажигания, а потом приспособили вместо трамблеров адаптивную систему БЗМ-ПТ. Настройка карбюраторов – штатная.

В работоспособности новинки особых сомнений не было: в свое время довелось намотать с подобными блоками несколько десятков тысяч километров – как на карбюраторной машине, так и на впрысковой (!). Но до серьезных стендовых замеров «эн-о-икс» и иже с ними мы добрались только сейчас. Что ж, снижение токсичности – внушительное, в том числе по самым токсичным компонентам – окислам азота и остаточным углеводородам. Отметим: мощность двигателя даже подросла, причем в зоне малых оборотов. Следовательно, там можно ожидать улучшения динамических качеств автомобиля. Это важно, поскольку обычно экологические настройки прямо противоположны мощностным. Здесь же их удалось совместить.

Повтор испытаний на другом двигателе дал аналогичную картину.

ПОДТЯГИВАЯСЬ К ЭТАЛОНУ

Мотор должен работать как можно ближе к пределу детонации – так экономичнее, согласно классической теории ДВС.

Адаптивная система – на то и адаптивная, чтобы работать гораздо хитрее «механики». На частичных режимах зажигание становится более поздним, а вот на режимах полного дросселя, наоборот, бо-

НАШ КОММЕНТАРИЙ

УГЛОМ – ПО ТОКСИЧНОСТИ!

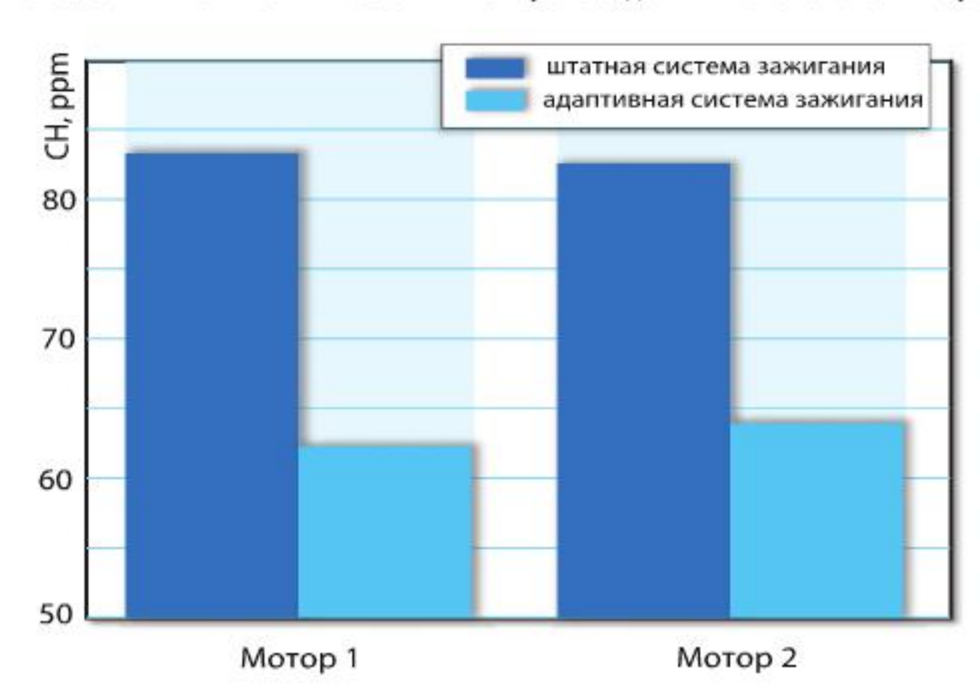
Из графиков видно, насколько отличается угол опережения зажигания в штатной и адаптивной системах. На мощностных режимах (газ в пол) «адаптивный» угол превышает «штатный» – но здесь экология приносится в жертву динамике. А вот во всем остальном диапазоне нагрузок адаптивная система поддерживает меньшие углы опережения, нежели обычно. Теперь можно обосновать полученные результаты.

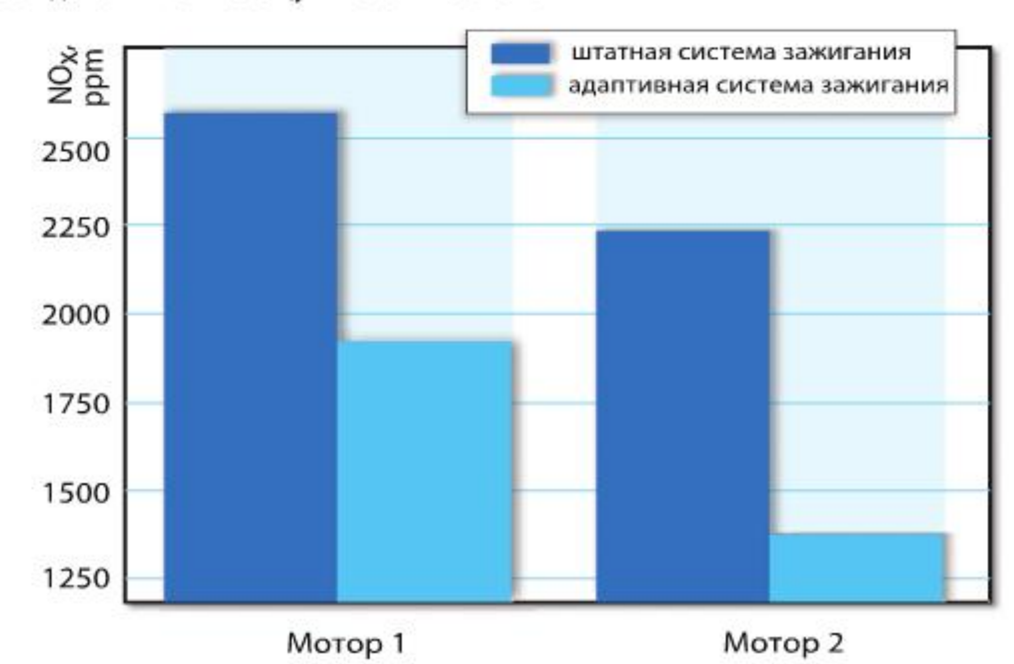
Проще всего дело обстоит с окислами азота. Их образование при постоянном составе смеси зависит только от максимальных температур рабочего тела в цилиндре, причем сильно! Так, рост максимальной температуры газа от 2500 до 2700° К дает увеличение выхода окислов азота в 2,6 раза! Сдвигая угол опережения назад, ближе к верхней мертвой точке, мы существенно понижаем максимальную температуру цикла, повышая, правда, при этом температуру отработавших газов. Но она на окислы азота практически не влияет.

Значительно сложнее с остаточными углеводородами – СН. Их суммарный выход определяется несколькими факторами. В так называемой «пристеночной» области – достаточно тонкой зоне, как бы обволакивающей стенки камеры сгорания, топливо горит очень медленно – процесс не всегда успевает завершиться к моменту открытия выпускных клапанов. И тут влияние угла опережения уже достаточно серьезно: ранняя – точнее, оптимальная искра повышает мощность, но неблагоприятна для минимизации выхода остаточных углеводородов. А вот поздняя искра снижает СН в отработавших газах, но увеличивает расход топлива. Это – известный факт, вновь подтвержденный нашими испытаниями.

Отметим, что часть СН образуется за счет топлива, попавшего в зазоры между поршнем и цилиндром на такте сжатия. Примерно в середине такта расширения давление в цилиндре становится ниже давления за первым поршневым кольцом, и смесь топлива, воздуха и паров масла из зазора, куда она попала при сжатии, начинает поступать обратно в камеру сгорания. И если к этому моменту сгорание уже закончено, то все, что вылезло из зазора, летит в трубу в виде СН. Этот факт также давно замечен двигателистами. Поэтому, чем позднее мы начнем сгорание, тем больше шансов сжечь эту, уже в общем-то бесполезную добавку топлива.

Экология в понимании тестовых моторов: с адаптивной системой выбросы действительно ощутимо снижаются.





лее ранним, плавно «облизывая» порог детонации. Отсюда и эффект. Углы опережения по отдельным цилиндрам отличаются на 2–3 градуса, реагируя на индивидуальность каждого цилиндра и «подтягивая» процессы к эталону. И это тоже сказалось на выходных показателях мотора. Кстати, такой алгоритм управления облегчит ему жизнь при случайной заправке нехорошим топливом, сыграв роль некой защиты от детонации.

Все, в общем-то, понятно, кроме одного: почему угол опережения вообще влияет на выход токсичных компонентов? Свое мнение мы приводим во врезке «Наш комментарий».

Двигатель – штука упрямая: одно улучшаешь, а другое начинает капризничать. Вот и здесь без компромисса не обойтись: наши испытания показали, что ценой снижения токсичности стал некоторый рост удельного расхода топлива на частичных режимах – на 3–6%. Это не слишком высокая плата за более чистый выхлоп. Еще один минус – небольшой рост температуры отработавших газов, влияющий на ресурс клапанов и поршней. Но и это не очень страшно, поскольку наблюдается только на частичных режимах – при номинальной мощности, напротив, все даже улучшается.

Так считать ли адаптивную систему зажигания полноценной альтернативой современным впрысковым моторам? Мы полагаем, что нет. Но серьезно облегчить жизнь доживающему племени карбюраторных старичков эта система, видимо, действительно может. По крайней мере, наши испытания такую надежду дают.

Не спать?

Говорят, сон – лучшее лекарство. Утверждение, в общем-то, верное – главное, не «лечиться» прямо за рулем. В рейтинге причин автомобильных аварий засыпание – на одной из верхних строчек. Что поможет победить предательскую сонливость?

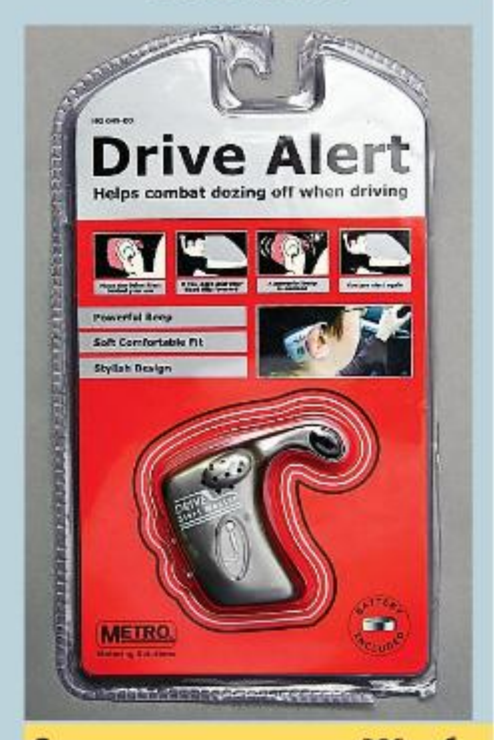
Тонизирующие напитки, гимнастика, распевание песен – эти средства, конечно, пригодны, но только на некоторое время.

А что предложит технический прогресс? В его арсенале есть системы, предотвращающие засыпание. Например, «электронный глаз» – видеокамера, следящая за дорожной разметкой и издающая звуковой сигнал, едва автомобиль смещается с траектории. Или система, которая следит за частотой моргания водителя, устройство, задающее водителю вопросы и анализирующее правильность и время ответов. Все это в силу сложности и дороговизны обычным людям пока недоступно.

Относительно недорогим и столь же относительно действенным помощником в дороге может стать «Антисон» – устройство, внешне напоминающее слуховой аппарат. Приборчик надевается на ухо и реагирует на изменение наклона головы: начинаете клевать носом – включается пронзительный зуммер. Устройство настолько чувствительно, что даже безобидный наклон, чтобы глянуть на спидометр, сопровождается будоражащим писком.

Работает «Антисон» на батарейках. Удобство его весьма спорно, хотя если автолюбитель привык использовать hands-free, то наличие за ухом некрупного «дивайса» не смутит. В противном случае появится определенный дискомфорт. Есть и еще один минус – устройство необходимо периодически поправлять, чтобы оно не падало. Словом, если поездка, сопровождаемая постоянным пищанием, себя оправдывает, то приобрести такого помощника можно практически в любом магазине электроники. Но если доводы разума сильнее всего остального, то лучше доехать до первого же поста ГАИ или специальной площадки, остановиться и немного вздремнуть. Потеряв пару часов, можно сохранить немало счастливых лет! □

Наименование –
Drive ALERT



Ориентировочная цена – 390 руб.

Наименование –
«Антисон за рулем»



Ориентировочная цена – 590 руб.

Ремень и дети

Наименование – фиксатор ремня безопасности «Емеля».

Ориентировочная цена – 220 руб.

■ «Волшебный спасатель Емеля» – так в компании «Теплодом» назвали фиксатор ремня безопасности. Устройство позволяет фиксировать ремень на плече ребенка, защищая от травмы шеи и лица. Изделие предназначено для детей от 5 до 12 лет. Изготавливается новинка в Южной Корее.



В европосуде

Наименование – антифриз Sintec Ultra.

Ориентировочная цена – 260 руб.



■ Антифриз Sintec Ultra сменил «костюмчик». Теперь он плещется в новой улучшенной канистре с евроговловиной. Содержимое канистр осталось неизменным: пакет многофункциональных присадок обеспечивает защиту системы от коррозии, а флуоресцентный компонент облегчает поиск утечек в системе. Рабочий диапазон температур – от -45 до +115°С. Продукт разработан с учетом требований, предъявляемых к охлаждающим жидкостям ведущими мировыми автоконцернами.

Союзный фильтр

Наименование – фильтры «Ливны» для ММЗ.

Ориентировочная цена – от 100 до 230 руб.

■ Компания ОАО «Автоагрегат» выпустила линейку фильтров «Ливны» специально для двигателей Д-245 и Д-260 Минского моторного завода. Фильтры очистки масла «Стандарт-245» (ММЗ Д-245 и его модификации) и ФМ-035 (Д-260 и его модификации), а также фильтр топливный ФТ-020 (ММЗ 243-245). Важно, что фильтрующий элемент изготовлен из хорошо зарекомендовавшей себя бумаги Ahlstrom с высокой степенью очистки и тонкостью фильтрации. Новые фильтры рекомендуются и при плановом техническом осмотре.



Шуба на сиденье

Наименование – накидка на сиденье.

Ориентировочная цена – 3200 руб.



■ Если вспомнить всю историю человечества, то получится, что в шкурах человек ходил больше, чем в цивильной одежде. Применив эти знания, австралийская компании Ausskin выпустила новинку, достоинства которой не оценят только борцы за права животных, – накидку на сиденье из овечьей шкуры. Основное преимущество «натурального обогревателя» в том, что сидеть на нем зимой не холодно, а летом не жарко. Материал не издает неприятного запаха. Вдобавок ко всему изделие по-своему украшает интерьер. Что немаловажно, накидка не мешает надуться подушкам безопасности, расположенным в передних креслах.

Contitech предупреждает!

■ В последнее время активизировался рынок поддельных приводных ремней, в том числе и самых ответственных для автомобиля – ремней ГРМ. Наряду с банальными фальшивками в продаже встречаются изделия, внешний вид, упаковка и название которых максимально приближены к оригинальным.



Например, ремни ГРМ Contibelt не имеют никакого отношения ни к фирме Contitech, ни к немецкой Contibelt Band System, занимающейся исключительно конвейерными лентами.



Они дешевле оригинальных, но, естественно, гарантировать их качество никто не может. А затраты на ремонт двигателя в случае обрыва такого ремня многократно превысят стоимость даже самого лучшего оригинального изделия.

Поскольку многие подделки, даже совсем низкокачественные, по внешнему виду практически неотличимы от оригинала, надежную гарантию может дать лишь приобретение ремней у официальных дистрибьюторов, адреса и телефоны которых можно найти на сайте www.contitech.ru.

Зеленым цветом обозначено изделие Contitech, красным – другого производителя.

Отмораживатель

Наименование – размораживатель стекол ХОРС.

Ориентировочная цена – от 80 руб.

■ Компания ХОРС выпустила новое средство – «Размораживатель стекол». Производитель разъясняет: благодаря продуманному составу средство быстро очищает стекло от инея и льда, не образуя разводов и мутной пленки. При этом компоненты средства быстро испаряются с поверхности, оставляя стекло сухим. «Размораживатель стекол» также надежно защищает окна от повторного обледенения и обеспечивает хорошую видимость.





Спектроскопия

Наплыв иномарок не отразился на численности умельцев, для которых самостоятельное обслуживание машины – дело чести. Хватит ли опыта ремонта «лад», чтобы починить «КИА-Спектра», выясняли Игорь Козлов и Виталий Урюков. Фото: Александр Батыру.

ЗАСУЧИМ РУКАВА?

Как оказалось, трехлетняя (или 100 тыс. км) гарантия на «Спектру» не касается многих деталей. На резиновые элементы подвесок, шаровые и рулевые шарниры, тормозные диски и барабаны, систему выпуска, подшипники ступиц и электростеклоподъемники она меньше – год или 40 тыс. км. Еще меньший срок, 6 месяцев – на лампы фар, магнитолу, хладагент кондиционера, пыльники ШРУСов и шарниров подвесок, амортизаторы, АКБ и форсунки двигателя. Больше всех не повезло нейтрализатору: на него гарантия всего 1000 км, до первого ТО. Интервал между последующими – 15 тыс. км или не реже одного раза в год.

Раньше давали пятилетнюю гарантию (или 120 тыс. км) при условии проведения ТО через 10 тысяч или раз в полгода (мы советуем соблюдать эти сроки). Но и тут без подвоха не обошлось – в список изгоев попали коробка передач, пружины подвесок, полуоси со ШРУСами, рулевой механизм, ГУР, сцепление, стартер, генератор, датчики двигателя, кондиционер с отопителем. На них гарантия 3 года или 100 тыс. км.

Усеченная гарантия в сочетании с более высокими ценами на обслуживание (ТО на 40 тыс. км – 9800 руб.!) заставляют рукастых и головастых владельцев пожертвовать гарантийным «благом». Им проще самим взяться за инструмент, чтобы сделать плановое ТО.

Мы оценили ремонтопригодность «Спектры» по 5-балльной шкале. Чем выше балл, тем удобнее в обслуживании тот или иной узел (не требуется много времени, специнструмента или литературы). «Печка», от которой решено плясать, – переднеприводная «Лада» с 16-клапанным впрысковым двигателем, ремонтопригодность которой мы условно оценили на «четверку».

ПО КНИЖКЕ

Проблем с «расходниками» на «Спектру» нет. Все, что может понадобиться при ТО, в московских магазинах есть, причем разного исполнения (оригинал и неоригинал). Но начинать надо не с этого, а с изучения «Руководства по ремонту», чтобы по описанию (или по месту) прикинуть сложность работы. Какая-то может оказаться не по зубам, тогда лучше вовсе не лезть, а обратиться к мастерам. В этом случае купленная впрок запчасть окажется лишней, дилер предпочитает ставить свои железки.

Начнем с ритуала – замены масла в двигателе. Если

сливную пробку можно отвернуть и с земли, то к фильтру без ямы или эстакады подобраться сложно, как и из-под капота. Кроме этого нужен съемник-чашка для масляного фильтра. Съемник-краб неудобен: его сложно зафиксировать, нужна другая рука, а в недра ее сможет просунуть лишь осьминог. Цепным же съемником орудовать неудобно, мешает промежуточная опора правого приводного вала и впускной «паук».

Чтобы добраться до свечей, надо демонтировать пластиковую нахлобучку двигателя (4 гайки М6) и вынуть из колодцев свечные наконечники. Ключ – малый свечной «на 16». Провода перепутать сложно, на каждом помечен номер цилиндра, как и на клеммах двухвыводных катушек.

Приводных ремней вспомогательных агрегатов – два. Натяжение обоих задается вручную, как и на «Ладе», но подлезть к винту на генераторе сложнее. Неудобно менять и ремень ГУРа: мешает вплотную проходящая над ним трубка напорной магистрали, зазор почти равен толщине ремня.

При замене ремня ГРМ надо снять два ремня (генератора и ГУР) и демонтировать один «лишний» шкив. Из-за плотной компоновки в этой зоне оценку снижаем.

Сложность при замене масла в коробке передач лишь одна: щуп расположен слишком глубоко в моторном отсеке (через отверстие для него масло и заливают). Достать щуп непросто, надо лечь на крыло и просунуть руку в узкий просвет почти до плеча, но это еще полбеды. Чтобы попасть им обратно, нужна гибкость руки фокусника. Да и грязь с коробки так и норовит осыпаться внутрь агрегата – его лучше сначала очистить. Чтобы влить масло, нужна воронка со шлангом.

При замене передних тормозных колодок запомните расположение противоскрипных прокладок: без них узел

ОСНОВНЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ И РЕГУЛИРОВКЕ*

Наименование позиции	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе, масляный и воздушный фильтры	10 (0,5)
Топливный фильтр и свечи зажигания	40 (2)
Ремень ГРМ	80
Масло в КП	40 (2)
Жидкость в приводе тормозов	40 (2)
Охлаждающая жидкость	40 (2)
Регулировка натяжения ремней генератора и ГУР	20 (1)
Регулировка стояночного тормоза	20 (1)**
Протяжка крепежа кузова и шасси	20 (1)

** Наши рекомендации.*

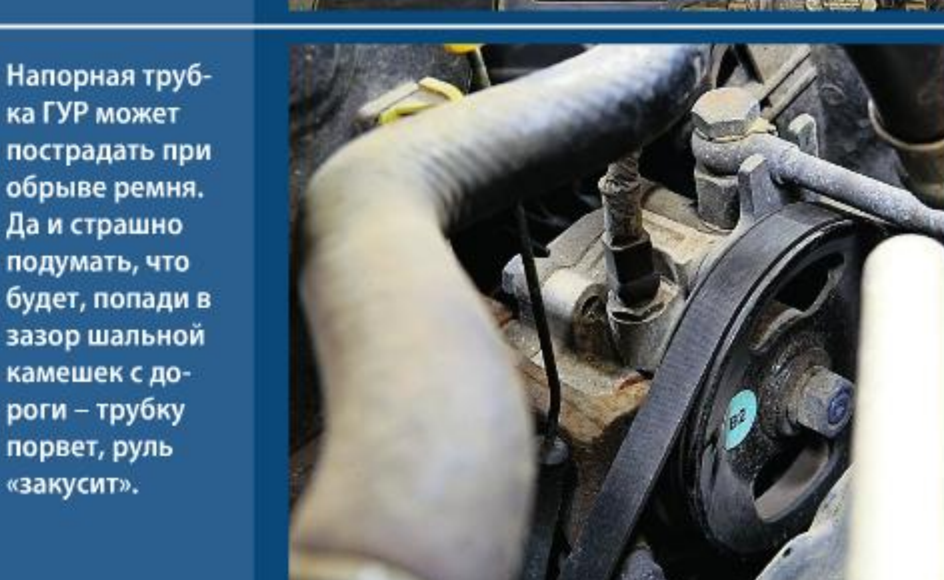
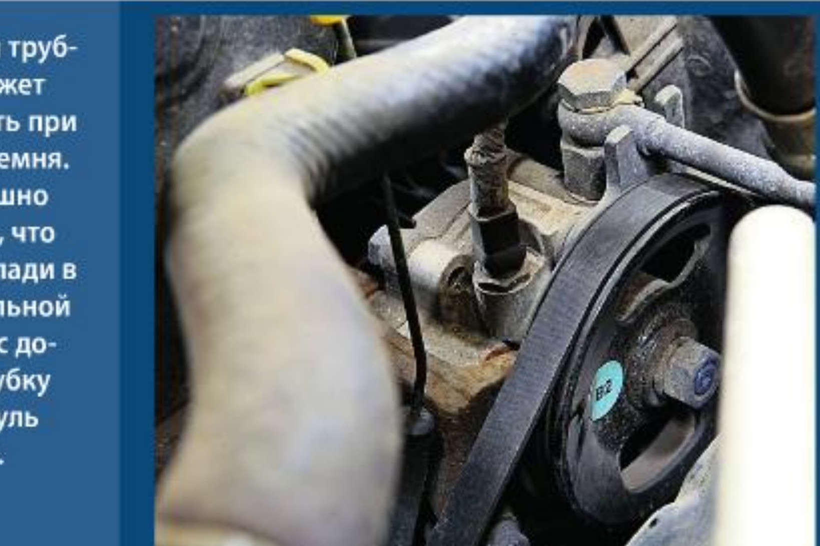
*** Первая – на 10 тыс. км.*



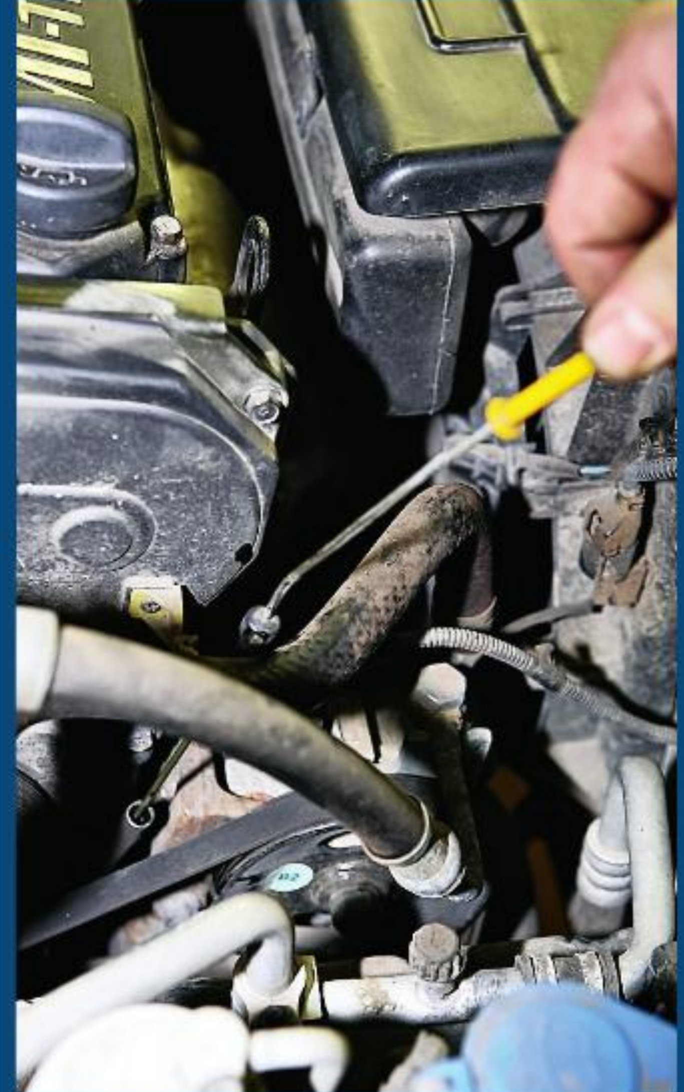
Добраться до масляного фильтра (стрелка) мешает плотная компоновка. Главное – не обжечься о горячие детали. Поддон из алюминиевого сплава хрупок, нужна дополнительная защита.



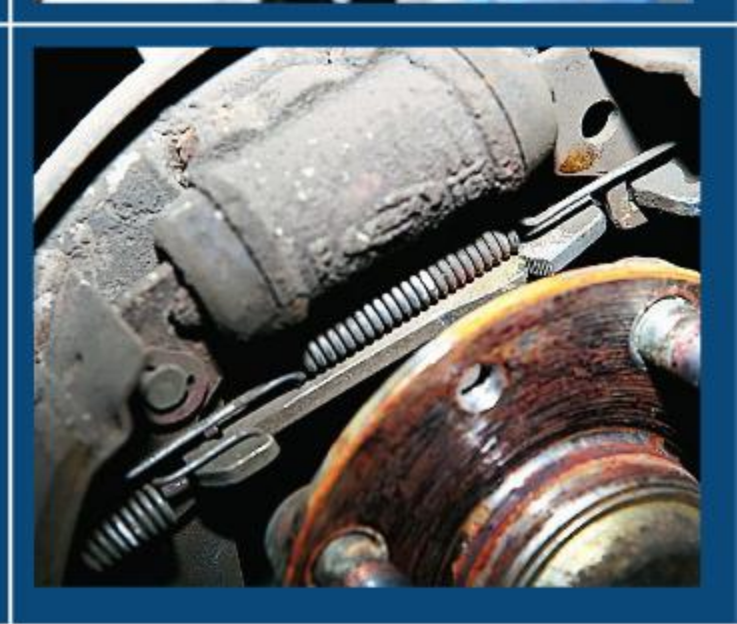
Свечи – под декоративной пластиковой накладкой, на фото она демонтирована. При снятии свечных наконечников тяните только за колпачок, немного его проворачивая.

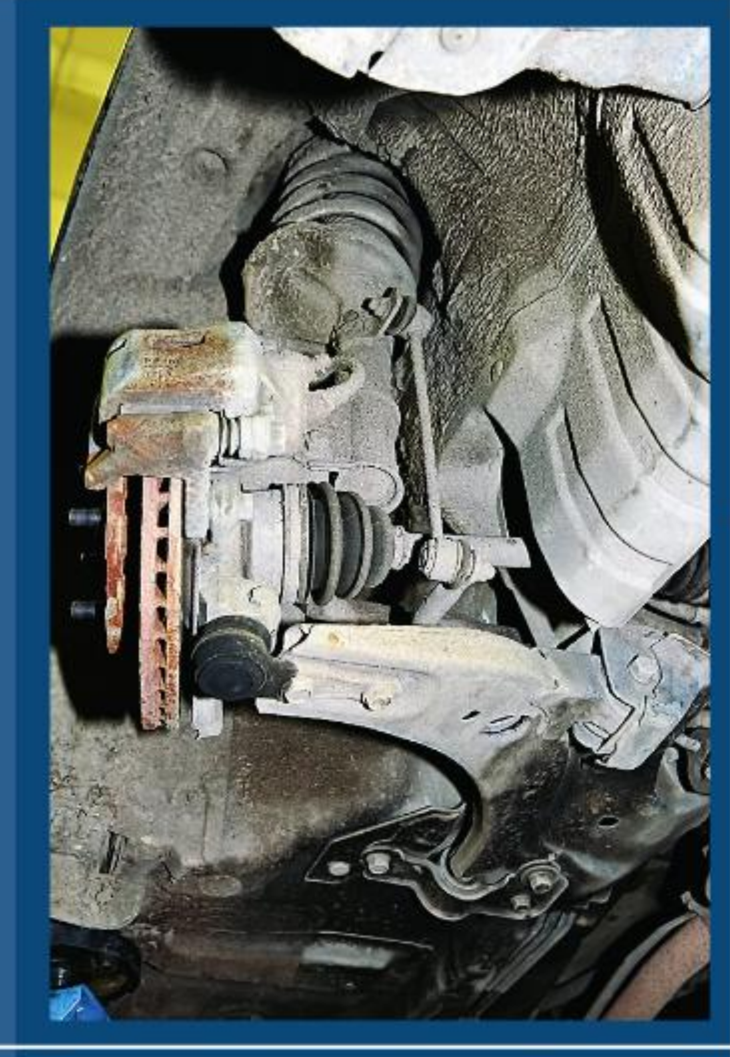
Напорная трубка ГУР может пострадать при обрыве ремня. Да и страшно подумать, что будет, попади в зазор шальной камешек с дороги – трубку порвет, руль «закусит».



Долговечность ремня ГУР – в ваших руках. При проверке уровня масла в двигателе не капайте им на ремень! Для надежной фиксации щупа на крышке ГРМ есть специальная клипса.



Составная планка, три пружины (третья – за цилиндром не видна). В хитросплетении деталей без ста грамм не разобраться. А кому-то, возможно, не хватит и бутылки.



Простая и проверенная временем подвеска «Мак-Ферсон». При снятии правого приводного вала (например, для замены ШРУСа) из-за тесноты сложно вытащить его промопору.



Для буксировки трос с длинным карабином лучше не использовать, в поворотах металл раздерет в клочья низ переднего бампера.



Узел регулировки ручника (недра подсвечены изнутри, через снятый короб меж сидений). Чехол от таких варварских растяжений, скорее всего, быстро порвется.



Регулировка «схождения» нужна и задней подвеске, муфта – на задней поперечной тяге. С заменой топливного фильтра (стрелка) и глушителя (фланец в кружочке) проблем не возникнет.



Для замены лампы указателя поворота надо снять фару (три болта), а перед этим – накладку решетки (11 пистонов!). Вынуть «глаз» мешает переносица на бампере, при отгибании того и гляди лопнет.

будет стучать, скрипеть и дребезжать. Перед сборкой тщательно удалите продукты износа и грязь из постели скобы.

ФОТОГРАФИЧЕСКАЯ ПАМЯТЬ

В задние тормоза без предварительного фотографирования или зарисовки расположения деталей лучше не лезть. Здесь очень хитрая распорная планка – составная, с тремя пружинками и храповым механизмом (для поддержания зазора меж колодкой и барабаном). Четвертая пружина снизу колодок и пружинки-«солдатики» – как на «Ладе». Лезть в узел придется нечасто, ресурс колодок около 60 тыс. км, поэтому оценку несколько повышаем.

С регулировкой ручного тормоза помучаетесь. С одной стороны, узел регулировки расположен в салоне, не закиснет, да и под машину лезть не надо. Но подлезть к заветной гайке можно только трубчатым ключом, желательно с шарниром посредине. Перед этим надо сдвинуть немного вверх чехол рычага и раздвинуть его (там резинка). Если с непривычки гайку в темноте не видно, надо снять короб центрального «бардачка» (два винта под ковриком короба) и через эту дыру подсветить.

Для замены фильтра салона откиньте крышку «бардачка», сожмите ее боковины и выведите из проема передней панели. Под вертикальной крышкой лючка – два элемента. Главное – не перепутать верхний и нижний, а при установке верхнего не сломать его о проем. У «Лады» менять фильтр куда сложнее, зато и риск повредить его минимален.

ОТЛИЧНИКИ И ДВОЕЧНИКИ

С заменой воздушного и топливного фильтров, жидкостей в приводе тормозов и охлаждения двигателя, как и протяжкой элементов подвески, проблем не возникнет.

А вот если перегорит лампочка указателя поворота в блок-фаре, то ее придется снимать целиком (перед этим – накладку решетки). Для замены любой лампы в заднем фонаре его также надо снять. Но не-

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ЗАПЧАСТЕЙ*

Запчасть	Стоимость, руб.,	
	у дилера	на рынке
Крыло (переднее/заднее)	4400/9000	3800/8500
Бампер (передний/задний)	7800/7400	7000/6000
Блок-фара/задний фонарь	6200/4400	6100/2600
Капот	9200	9000
Фильтр масляный/воздушный/топливный/салона	140/300/410/840	150/400/500/750
Амортизаторы передние/задние	5200/4000	5400/4800
Свечи зажигания	560	(400)
Тормозные диски передние/барабаны задние	3060/1380	4200/1500
Тормозные колодки передние/задние	1650 (940)/1800	1200/1200 (960/800)

** С клеймом «КИА Моторс» на упаковке. В скобках указана стоимость неоригинальной запчасти.*

удобней всего менять лампу в заднем противотуманном фонаре. При установленном фаркопе гибкости руки просто недостаточно, хоть бампер снимай. Хотя неудобство частично компенсировано сменой лампы в среднем «стоп-сигнале», вместо рекомендуемой отвертки «Филипс» оказалось достаточно ногтя и сноровки.

ОДНОЙ ЛЕВОЙ

Задняя часть подушки водительского кресла чересчур опущена, отчего посадка неудобна – ноги задраны, а нагрузка на копчик превышает комфортную. Тем, кто ниже двух метров и нормального телосложения, стоит запастись пакетом шайб высотой 30–40 мм с отверстием 8,5–9 мм и парой более длинных болтов. Если через пакет закрепить заднюю часть подушки к салазкам, то удастся ее приподнять, поборов ляп корейцев. Правда, низкорослым это поможет несильно. Передний край так сильно режет в подколенном суставе, что выжимать сцепление лишний раз не хочется. Увы, придется – мотор на «низах» совсем хилый.

СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ (С «РАСХОДНИКАМИ»)

Работа	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика двигателя	800
Замена масла и фильтра	1870
Замена масла КП	1990
Замена свечей зажигания	1040
Замена ремней генератора и ГУР	1420
Замена тормозных колодок передних/задних	2100/3000
Регулировка стояночного тормоза	220

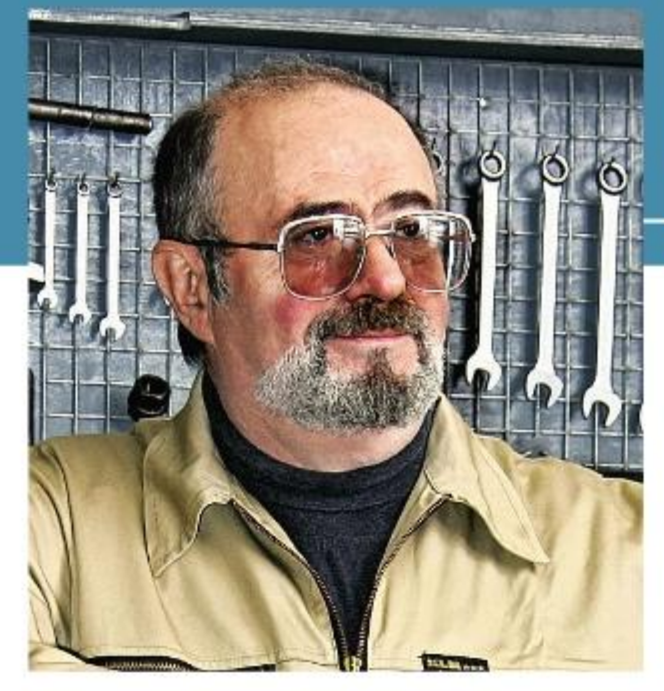
У МОРЯ ПОГОДЫ

С «жестянкой» для «Спектры» неважно. Немногие автомагазины нам взялись помочь, причем оплаченного товара надо ждать. Если повезет и деталь окажется на каком-либо складе в Москве, то три-четыре дня. Если нет, по заверениям продавцов, – около месяца, но, бывало, ждали и полгода. Конечно, можно заказать доставку самолетом, но тут, сами понимаете, цена вырастет многократно. У дилеров ситуация получше, но и цены чуть выше.

На момент подготовки материала (который не совпал с «днем жестянщика») ни у кого не оказалось правого переднего крыла. Срок его доставки рыночными торговцами составлял три-четыре недели (везут «жесть» чаще морем), дилером – неделю (выручают «свои»). Таким образом, дефицит просматривается. Поэтому покупать «Спектру» для обучения вождению не советуем. □

ОЦЕНКА (В БАЛЛАХ ПО ПЯТИБАЛЛЬНОЙ ШКАЛЕ) ОСНОВНЫХ ОПЕРАЦИЙ ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ «КИА-СПЕКТРА»

Работа	Баллы
Замена масла в двигателе и масляного фильтра	● ●
Замена свечей зажигания	● ● ● ●
Замена приводных ремней вспомогательных агрегатов	● ● ◖
Замена ремня ГРМ	● ● ●
Замена масла в МКП	● ● ●
Замена передних тормозных колодок	● ● ● ◖
Замена задних тормозных колодок	● ●
Регулировка стояночного тормоза	● ● ●
Замена фильтра вентиляции салона	● ● ● ●
Замена воздушного и топливного фильтров	● ● ● ●
Замена жидкости в системе охлаждения и гидроприводе тормозов	● ● ● ●
Осмотр и протяжка подвески	● ● ● ● ◖
Замена ламп в блок-фаре, заднем фонаре и стоп-сигнале	● ●



Опельбол

Бывает, копеечная проблема с машиной выливается в огромные потери для владельца. Особенно если ему «не повезет», как нашему герою. Рассказывает Анатолий Вайсман.

Вами никогда не овладевало желание сжечь любимый автомобиль? И не какой-нибудь дряхлый «Москвич», а свежую иномарку, но так «доставшую», что хочется плясать, глядя на сполохи пламени в салоне и под капотом!

«Опель-Вектра», подъехавший к воротам в чудовищном шлейфе сизого дыма, не оставил места для сомнений: причина визита – вчерашний звонок. Дама за рулем умоляла хотя бы подсказать, что происходит с машиной. Свыше года ушло на борьбу с диким расходом масла, мотор ремонтировали тут и там, впустую потратили 90 тысяч рублей – а дым все гуще. Муж – человек благополучный, небедный и прежде вменяемый – стал похож на маньяка, у которого осталось лишь одно желание – сжечь автомобиль и тем избавиться от тяжких проблем! Нарастали они, как снежный ком, со дня покупки «несчастливого», как сказала дама, «Опеля».

Первым делом владелец обратился с жалобой на перерасход масла в солидный сервис под вывеской «Новый друг & К». Осмотрев машину, хор мастеров вынес приговор: «Ремонт двигателя, однозначно!». Передо мной заказ-наряд фирмы, датированный августом 2005 г. (документы предоставил автовладелец). Не без труда разобрав каракули, читаю: в тот раз ремонтировали ГБЦ (головку блока цилиндров) – с заменой якобы всех деталей. Тогда же (по бумагам) заменили весь привод ГРМ, поршневые кольца, шатунные вкладыши. Худо-бедно, урвал за это «Друг» около 40 тыс. руб., зато хозяин уехал с верой в светлое завтра. Но, увы, наутро понял, что деньги потрачены зря. Убедить себя и жену в том, что дыма стало чуть меньше, не удалось. Стиснув зубы, несколько месяцев ездил, но однажды терпение лопнуло – вернулся к «Другу». Там встретили лучезарными улыбками: давай, мол, все же сделаем полный ремонт двигателя (зря сразу не сделали!), ну а ГБЦ трогать не будем – ее недавно перетряхнули. Умный, но наивный хозяин согласился. А вот «друзья» были просто умные – сняли с «Опеля» мотор и передали для ремонта еще более уважаемой в столице фирме «Динамика», где мастера тем более не лыком шиты! Получив от «Друга» указание не трогать ГБЦ, так и сделали. Зато нашли износ коленвала, шатунов, тепловые «прихваты» в цилиндрах и т.п. Сложный ремонт потребовал свыше двух месяцев. Касса «Динамики» пополнилась 50 тысячами. А наш герой, вновь поверив в светлое завтра, мчался домой как на крыльях и не сразу заметил дымный шлейф позади.

Наутро вернулся к «Другу». Самый седой механик, умно наморщив лоб, взглянул на машину и по-отечески, ласково блеснул очками: «Не повезло тебе, брат, несчастливый мотор! Но дело обычное – в Германии эти «опели» рядом с велосипедами стоят. Купи что-нибудь поприличней! А сейчас гони в «Динамику» – это они схалтурили».

Владелец, понимая, что машину уже не продать (кто такую купит?), поехал в «Динамику». Встретили как родного. Но на вопрос «Доколе?» ответили холодно: «За свою работу мы несем ответственность, но не за чужую! Видите штемпель на заказ-наряде «ремонт выполнен без гарантии»? Это потому, что ГБЦ не ремонтировали. Если желаете, мы за ваш счет поменяем колпачки. Но тоже без гарантии, ведь состояние ГБЦ нам не известно».

Бедолага дал добро… Но и после третьего ремонта мотор продолжал дымить! Вот тогда его и посетила злобная мысль сжечь машину. Жена едва удержала – так недолго в списке террористов оказаться! Позвонила в журнал, и в итоге «Опель» (а заодно и нервы хозяина) вылечили. □

Двухлитровая «Вектра» 1998 года выпуска куплена в автосалоне в 2005-м. Пробег – 156 тыс. км. «Всего ничего для иномарки!» – радовался покупатель, любуясь сверкающим, отлично подготовленным автомобилем. Сизоватому дымку не придал значения. Уехал счастливый. Но потом заметил, что дорогое масло быстро куда-то уходит, и восторг сменился отрезвлением. Эксплуатация машины оказалась недешевой, но еще больше мучило то, что его, умного мужика, обвели вокруг пальца. Выход один – искать хороший сервис, чем герой и занялся. Но путь оказался тернистым – финиш обозначился, лишь когда мы заменили клапаны, маслоотражательные колпачки, направляющие втулки. И дыма не стало!

Что же было с мотором? Симптомы: сильный дым в выхлопе, а из шланга вентиляции картера – прозрачный газ. Его проверили газоанализатором – норма! Значит, неисправна головка блока. Разобрали – и все увидели. Люфт выпускных клапанов во втулках почти полмиллиметра (вместо соток!), а на стеблях клапанов… забоины! Вот они, на фото. Как же «Друг» ремонтировал ГБЦ? Забоины – это следы ударов при грубом «рассухаривании» молотком и трубой. Они не могут появиться при сборке. Значит, новых клапанов и направляющих втулок не ставили. Меняли одни колпачки. А забоины впоследствии быстро надрали рабочие кромки колпачков… Едва заметные риски могут резко увеличить расход масла.



Новый игрок

Чем совершеннее системы управления и дополнительные устройства, тем разнообразнее оборудование для диагностики. Об одной из новинок рассказывает Геннадий Емелькин.

Для считывания кодов неисправностей и контроля параметров необходим сканер. Нынче таковых много – от простых и недорогих до современных моделей с цветными дисплеями и сенсорными панелями.

Простые, компактные сканеры успешно справляются с теми задачами, которые на них возложены, но не более того – их возможности ограниченны. Как только автопроизводитель переходит на новые блоки управления, простенький сканер оказывается устаревшим и уже не находит с ними общего языка либо на его дисплей выводится ложная информация. Значит, прибор нужно перепрограммировать... правда, если он допускает обновление программного обеспечения. А бывает и так, что разработчик прибора новые программы еще не подготовил! Память компактных сканеров невелика – много программных модулей не запишешь. Выходит, чем-то придется пожертвовать.

Этого недостатка нет у сканеров на базе персонального компьютера. У них объем хранимой информации зависит от размера жесткого диска. В комплект обычно входят диск с программным обеспечением, адаптер для связи ЭБУ двигателя с компьютером и набор кабелей с диагностическими разъемами для разных моделей автомобилей. Одно из преимуществ такого сканера – возможность обновления программы через интернет.

Некоторые изготовители диагностического оборудования бесплатно предоставляют все свои разработки и тем самым не только удерживают традиционных клиентов, но и привлекают новых. Другие предлагают новинки только за деньги. На российском рынке сканеров своеобразными законодателями стали две фирмы – ростовская АСЕ и самарская

Комплект программного сканера: 1 – диск с программным обеспечением; 2 – адаптер для связи ЭБУ двигателя с компьютером; 3 – диагностические кабели.



НПП НТС. А на пятки ведущим производителям наступают новички. В их числе ООО «Автомобильные технологии» со своей программой «Сканматик». Она, кстати, примерно вдвое дешевле, чем продукция «грандов». Каковы же ее изюминки?

Для установки программы не обязателен дорогой, мощный компьютер. Хватит 90 МГц процессора, оперативной памяти 16 Мб и свободного места на диске 12 Мб. «Сердце» программы – адаптер, своего рода «переводчик» между блоком управления двигателя и компьютером. Для связи адаптера и ПК еще недавно самым ходовым разъемом был COM-порт. Сегодня они сохранились на стационарных машинах, а в современных ноутбуках их сменили USB-порты.

Если сканер рассчитан под устаревший стандарт, то и после замены кабеля программа может не работать, так что перед покупкой лучше проконсультироваться с разработчиком. Создатели «Сканматика» это учли: кроме привычного кабеля с COM-портом, предоставляют, если необходимо, USB-переходник.

Установка «Сканматика» на компьютер занимает несколько минут. Информация выводится на русском языке. Экран не перегружен лишними символами и обозначениями, подбор цветов оптимальный. Вместе с графиком на экран выводится текущее значение параметра громадными цифрами! Из отмеченных нами минусов – мелкие шрифты в других обозначениях (например, в общем списке параметров).

Кнопки – на своих местах. Удобны, функциональны, а если что-нибудь не понятно, выручит клавиша «помощи». Освоив кнопочное управление, при выборе режима «мышку» можно не трогать.

У «Сканматика» стандартный набор функций: считывание параметров, управление исполнительными механизмами, чтение кодов неисправностей, их расшифровка и сброс настроек контроллера.

Несколько огорчило отсутствие такой функции, как регистрация изменения параметров во времени, которая во многих сложных случаях бывает полезна. Нет клиентской базы, где хранились бы сведения об автомобилях и выполнявшихся работах. Отсутствует модуль диагностики двигателей с системой управления GM и ее российским аналогом, – видимо, разработчики решили, что спрос на диагностику этой системы уже невелик.

«Сканматик» по некоторым позициям пока уступает наиболее известным конкурентам. Но уже разрабатываются его более совершенные варианты – и с клиентской базой данных, и с записью информации в память по времени, и с более крупными обозначениями на экране. Обладатели «Сканматика» смогут бесплатно обзавестись новыми версиями через интернет. На очереди и дополнительные программные модули для диагностики распространенных иномарок.

Бесспорное достижение «Сканматика» – программный модуль для диагностики автомобилей «Волга» с двигателем Chrysler 2,4 л, а также ряда иномарок с аналогичным (Motorola NGC) блоком управления.

Программа охватывает и другие автомобили – ГАЗ, УАЗ, ВАЗ, а также все те, разработчики которых поддерживают протокол обмена данными OBD-II/EOBD. Это касается многих иномарок, во всяком случае тех, которые начиная с 2004 года соответствуют нормам токсичности Евро III.

Программный модуль ВАЗ позволяет диагностировать не только двигатель, но и систему управления отопителем на автомобилях «десятого» семейства, и электроусилитель руля на «Калине». □

Скоростемер

Без спидометра нам не обойтись. Скорости велики, а их влияние на безопасность неоспоримо. О современных приборах рассказывает Геннадий Непряжин.

Спидометр не только украшает приборную панель, но сохраняет нервы, деньги, а иногда и жизнь. Не по мельканию же кустов за обочиной определять скорость! Глаз даже опытного водителя в долгой поездке «замыливается» – и немалые 100 км/ч кажутся черепашьим шагом.

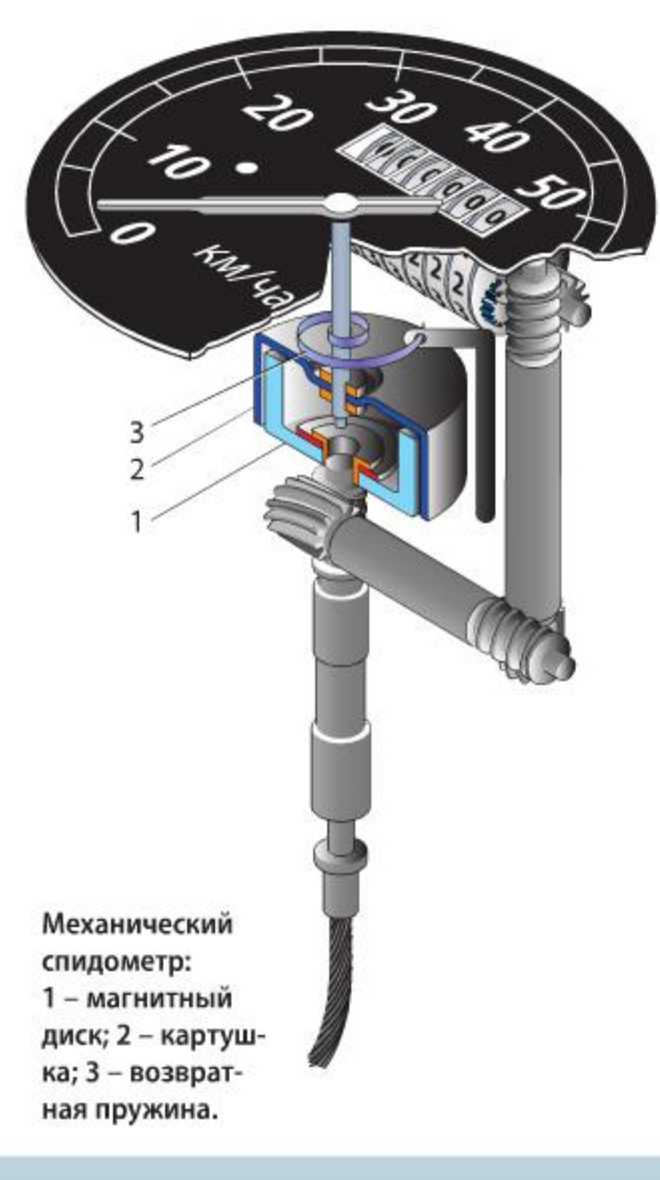
Скорость, о которой мы говорим, «мгновенная». Это она важна при экстренном торможении или энергичном маневре. Но спидометр включает и одометр с точностью измерения до километра, иногда – до 100 метров. Хотите точней – обзаводитесь навигационной системой вроде GPS.



Наиболее просты **механические** спидометры. Приводятся от трансмиссии «гибким валом» – особым тросиком, хорошо передающим вращение. Так как одинаковые спидометры бывают на разных авто, в их приводе применяют простейший редуктор, передаточное число которого подобрано к автомобилю. На **заднеприводном** спидометр обычно контролирует вращение вторичного вала КП.. Значит, показания зависят от размера шин, передаточного числа редуктора заднего моста и собственной погрешности прибора. Пример: на «жигулях» замена пары 4,44 на 3,9 изменит показания на 14%. В этих случаях обязательна замена и редукто-

Механический спидометр устроен просто: поверх магнитного диска **1**, приводимого тросом, расположен с небольшим зазором вращающийся на оси алюминиевый колпак (картушка) **2** со стрелкой и возвратной пружиной **3** (см. рис.). Когда диск вращается, его магнитные силовые линии возбуждают в картушке токи, создающие свое магнитное поле. При взаимодействии двух полей картушка увлекается за диском, но пружина ограничивает ее поворот углом, зависящим от скорости вращения диска. Циферблат отградуирован в соответствии с тарировкой прибора, зависящей от жесткости возвратной пружины. Любое изменение ее жесткости недопустимо – показания спидометра окажутся искажены.

Одометр – набор барабанчиков с цифрами (еще их называют «декадами»). Каждый связан с соседним зубчатой передачей с отношением 1:10. С началом движения крайний – километровый отсчитывает единицы километров, когда он сделает один оборот, соседний 10-километровый покажет в своем окошке единицу. Через 100 км первый оборот завершит 10-километровый барабанчик. И так далее. Отечественные одометры ведут счет до 99 999 км, затем обнуляются. Нынче многие одометры шестизначные. Отдельные модели включают в себя удобную опцию – счетчик короткого (обычно не больше 1000 км) пробега с точностью до сотни метров. Водитель может его обнулить нажатием кнопки.



Механический спидометр: 1 – магнитный диск; 2 – картушка; 3 – возвратная пружина.





К сожалению, работоспособность механического спидометра сильно зависит от износа его собственных деталей, а также привода. Важно проложить гибкий вал без резких перегибов (иначе трос изнашивается, стрелка колеблется, механизм шумит) – не на каждом автомобиле это удается. Тросовый привод затрудняет сборку и разборку приборного щитка. В конце концов, от троса отказались – спидометр стал электронным, он работает по сигналу датчика скорости. Показанный датчик совмещен с редуктором, который, кстати, можно установить и на старую машину с тросовым приводом: отвинти колпачок с накаткой – и прикручивай трос. У нас электронные спидометры впервые появились на ГАЗ-3110, ВАЗ-2110, ими комплектовали последние варианты «ИЖ-Ода».

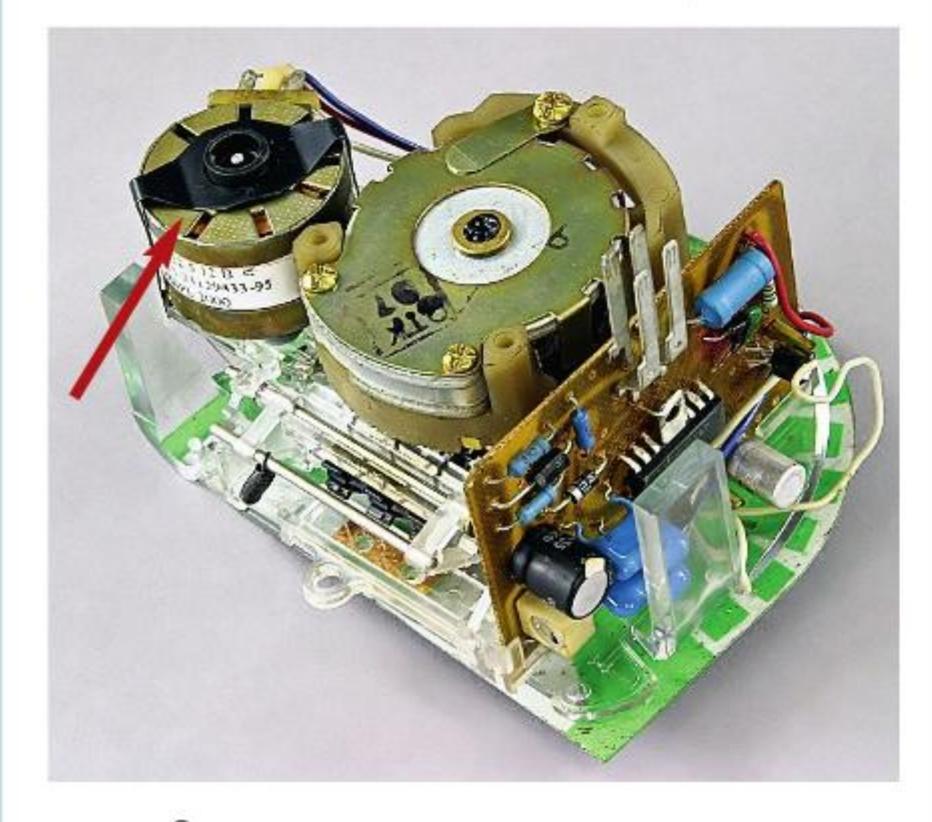
По внешнему виду первые электронные спидометры трудно отличить от механических. Стрелка на своем



месте, барабанчики с цифрами тоже. Но отныне стрелка – деталь электронного измерителя числа импульсов от датчика скорости. Угол ее поворота пропорционален числу импульсов в единицу времени – подробности технологии пересчета оставим специа-

Эти приборы несколько точней механических, но все же погрешность 5–7% у них случается, ведь они избавились лишь от слабых мест самой механики (люфтов, капризов троса, катушки, возвратной пружинки т.п.).

Полностью электронные приборы (нижнее фото) совершенней. Но и здесь привычные стрелки на своих местах: оказывается, большинство людей понимают их «язык» лучше, чем любые цифры на дисплее. Такой приборный щиток можно встретить на «самарах» ВАЗ-2113…2115 и части машин «десятого» семейства. С обратной стороны этот комплекс – произведение искусства. Всеми



листам. Одометр похож на механический, но «декады» подчиняются управляемому электроникой микроэлектродвигателю (среднее фото).

стрелками командует электроника через исполнительные электродвигатели. Дисплеи (одометра и температуры воздуха) жидкокристаллические.





При всех возможностях электроники основа измерений, то есть контроль вращения ведущего колеса с шиной, остается. Значит, связанные с этим ошибки измерений неизбежны, а разработчики «продвинутых» спидометров, похоже, не интересуются возможностью их тонкой подстройки. Почему – вопрос открытый. Вряд ли это неразрешимая проблема – предусмотрена же эта функция у маршрутных компьютеров! На фото один из них. В числе задач МК – учет расхода топлива. Тут не обойтись без измерений пройденного расстояния. Как учесть ошибки измерения? Компьютер позволяет вводить поправку. Порядок действий описан в инструкции к нему. «Базой» является путь, измеренный по километровым столбам – они вкопаны с точностью, какая многим спидометрам и не снилась. В наше время положение реперных точек легко проверить современными навигационными средствами. Строители-дорожники с ними тоже знакомы.

Кстати, в Европе не редкость придорожные табло, где высвечивается ваша скорость с высокой точностью. Если показания спидометра и компьютера серьезно разойдутся, не удивляйтесь, ведь спидометр – прибор очень «приблизительный»!

ра спидометра. Однако зубчатки редуктора не резиновые – поэтому идеального соответствия спидометра размеру шин не бывает, а они ведь еще изнашиваются… Суммарная ошибка показаний до 10% и даже больше – дело обычное. Часто этим объясняются рекорды дворовых гонщиков.

Спидометры переднеприводных автомобилей с поперечным расположением двигателя обычно «обслуживают» привод левого колеса после главной пары. Значит, к погрешности спидометра и влиянию размера шины прибавляется эффект от закругления дороги: на поворотах влево «приборная скорость» чуть меньше, чем посередине машины, а вправо – чуть больше.

Как сказываются шины нештатного размера? Замена шины 175/70R13 на шину 165/70R13 или наоборот меняет показания спидометра на 2,5%. Немного? Но вопрос еще в том, как эта ошибка сложится с погрешностью самого спидометра и его редуктора, как скажется износ шин, давление в них. Низкое давление уменьшает радиус качения. Деформация «хитрая», а плата за нее – и рост расхода топлива, и падение максимальной скорости, хотя при этом сами показания спидометра… завышены!

Течет рекой «Волга»

Владимир Арбузов

О том, что в салоне нашей вишневой «Волги» держится едкий химический запах, мы упоминали не раз. Надеялись, со временем выветрится, но стоило только подумать об этом, как новая его волна вышибала слезу и вынуждала настежь открывать окна.

Завод меж тем уверял, что пластик «торпедо» – самый что ни на есть лучший и вонять не может! Однако ссылки на ГОСТы и экологические сертификаты очистить воздух не помогли. Более того, изнутри на стеклах стал появляться маслянистый налет, дающий в свете встречных фар яркие красочные ореолы.

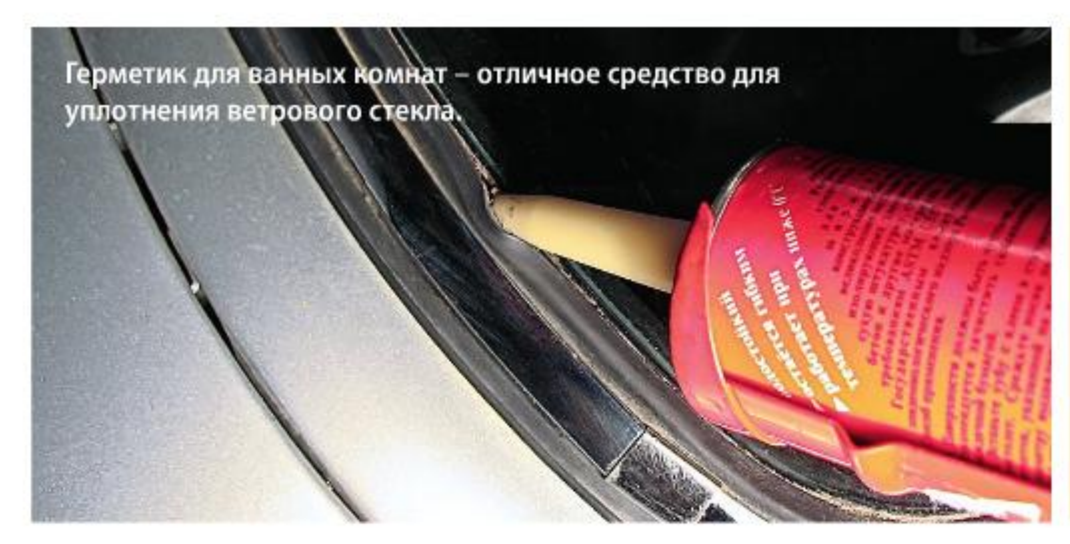
Но теперь все позади! Мы, наконец, нашли источник зловония и подавили его.

ИЗГНАНИЕ БЕСА

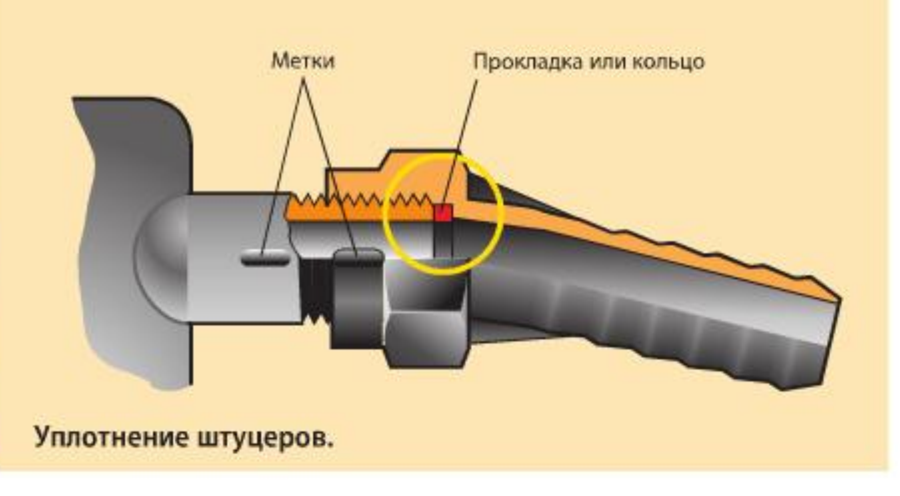
Бес этот, как выяснилось, жил в отопителе. Дело в том, что пластиковые штуцеры его радиатора «сидят» на цилиндрической резьбе и герметике, но затягиваются не до упора, только до совпадения меток. А поскольку резьба не затянута, штуцеры от вибрации понемногу откручиваются – из-под них сочится «Тосол» и стекает на поролоновый уплотнитель радиатора печки. Там он испаряется и улетает с потоком горячего воздуха в салон, наполняя его, казалось, неистребимым запахом. Как же удалось изгнать «беса»?

Сняли радиатор отопителя, опрессовали на всякий случай давлением 0,8 кгс/см^2, открутили оба штуцера и счистили с резьбы остатки герметика. На патрубках сняли фаски, в штуцеры вставили резиновые кольца диаметром 18х2 мм и навинтили штуцеры (пока без герметика). Если метки не совпадают, нужно подогнать их, подпилив торцы патрубков, и только потом затягивать на герметике. Возможно, понадобится несколько примерок. Осталось заменить пропитанный «Тосолом» уплотняющий поролон на новый и установить отопитель на место. Чтобы изолировать салон от подкапотного пространства, на штуцеры можно надеть резиновые шайбы.

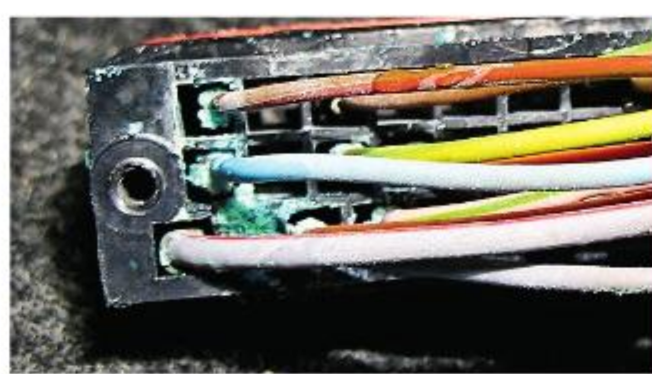
Вторая скрипка в оркестре зловония – преющая шумоизоляция полика. Дождевая вода проникает туда через... уплотнитель ветрового стекла! Далее – по внутренней части моторного щита на пол. А заодно струится по жгуту проводов ЭБУ и наполняет его разъем. Контакты со временем зеленеют, рассыпаются, и двигатель без видимых причин глохнет, что собственно и побудило нас искать причину неожиданного отказа. Разъем, конечно, заменили, но как «перекрыть» воду? На одной из «волг» стекло пришлось вынуть и закачать под уплотнитель клей-герметик для ванных комнат. За сутки клей полимеризуется и надежно уплотняет стык. Такую же операцию проделали на «Волге» с «Крайслером», только, имея опыт, стекло уже не снимали. Теперь и вода под коврики не попадает! □



Герметик для ванных комнат – отличное средство для уплотнения ветрового стекла.



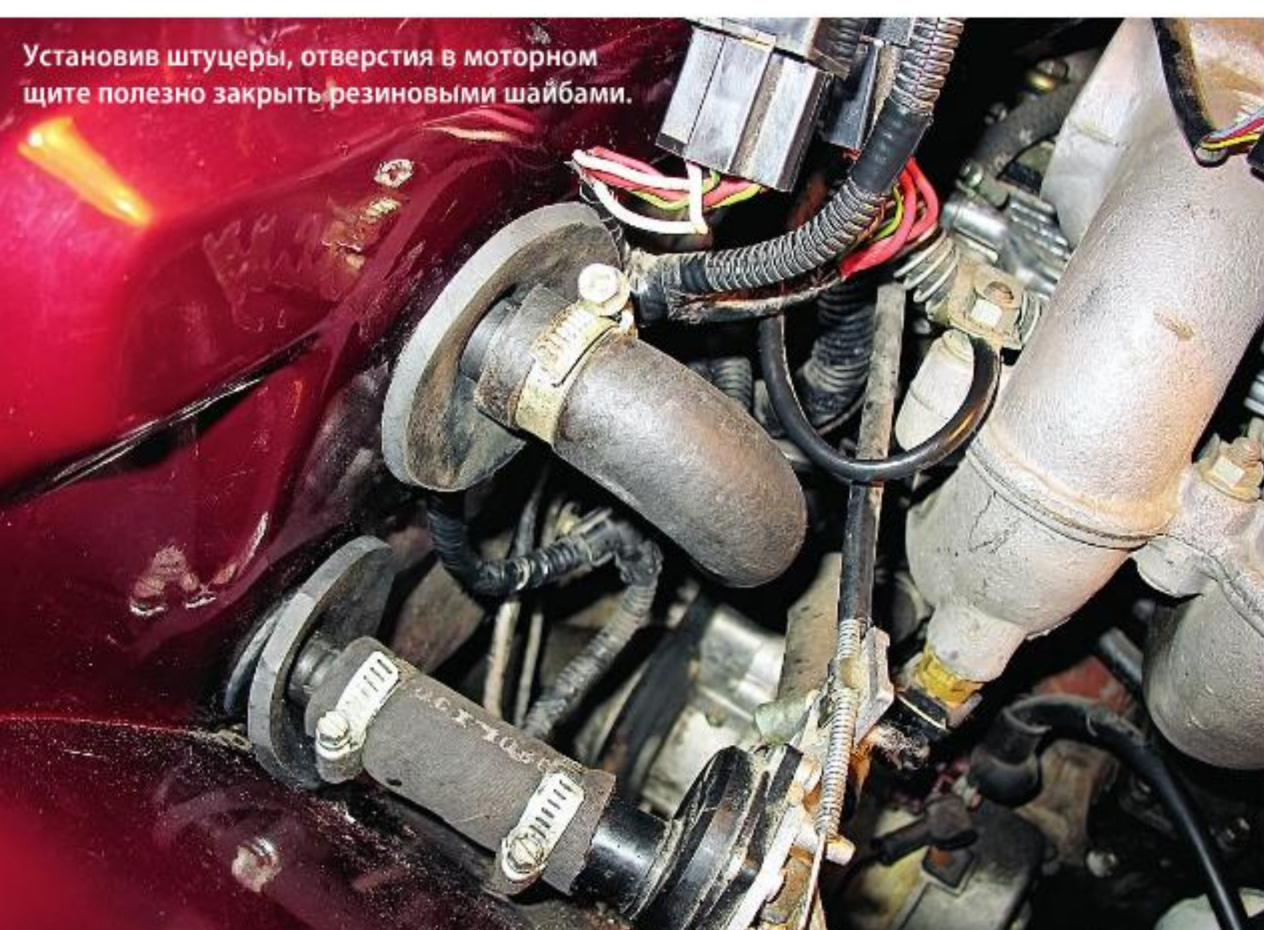
Уплотнение штуцеров.



Позеленевшие контакты – следствие протечки через уплотнитель стекла.

При затяжке штуцеров печки до упора нужно добиться совмещения меток.





Установив штуцеры, отверстия в моторном щите полезно закрыть резиновыми шайбами.



На ВАЗе:

ВЛАДИМИР ХРОМОВ отдел доводки трансмиссии
СЕРГЕЙ КАНОЧКИН отдел испытаний электрооборудования
ВИКТОР СЕНОКОСОВ отдел ходовой части
АНДРЕЙ ОБРАЗУМОВ отдел специальных испытаний
ЕВГЕНИЙ БАЙБОРИН отдел доводки двигателей

■ В магазинах вижу стопорные кольца крестовин карданного вала одной толщины. Но ведь для правильной сборки узла толщина колец должна тщательно подбираться. Скоро менять крестовины – как мне быть?

Если не удалось найти стопорные кольца меньшей толщины, можно прибегнуть к шлифовке. Слишком толстые кольца могут стать причиной тугой сборки шарниров, их «прикусывания», ухудшения смазки, повреждения уплотнителей. Результат – снижение долговечности узла.

■ За две-три недели стоянки батарея «умирает». Где искать утечку, когда сигнализация и остальные потребители отключены от бортовой сети?

Небольшие утечки идут через реле-регулятор генератора, часы в комбинации приборов и радиоприемник (сохранение настроек). Общий ток этих утечек – около 30 мА, что не может привести к полному разряду батареи в указанный срок.

Дополнительные (и немалые) утечки возможны прямо по поверхности батареи, если она покрыта сырой грязью, к тому же пропитанной электролитом. Следите за чистотой поверхности: загрязненную промойте теплым мыльным раствором и вытрите насухо. Не исключен и повышенный саморазряд аккумуляторной батареи – в этом случае необходим ее ремонт или замена.

■ Стоит ли на ВАЗ-2115 применить корпуса стоек от ВАЗ-2110, оставив родные пружины и верхние опоры?

Вряд ли подобная комбинация деталей имеет практический смысл. На автомобилях «Самара» передняя подвеска проверена, что называется, временем. Запчастей для этого автомобиля в продаже достаточно, их и советуем покупать.

■ Возможна ли установка багажника на крышу «Калины»?

На крышу любой «Калины» багажник ставится аналогично тому, как это делается на большинстве современных иномарок. Для крепления предусмотрены четыре пары отверстий с закладными гайками – найдете их, слегка отогнув уплотнитель в верхней части каждого из дверных проемов. При сборке автомобиля эти отверстия заклеивают липкой лентой, чтобы вода не могла проникнуть в скрытые полости кузова.

Общая масса багажника с грузом не должна превышать 50 кг.

■ Говорят, чтобы не было нагара на свечах и форсунках, перед постановкой машины на стоянку двигатель следует «прогазовать» в течение минуты при 3000 об/мин. Насколько это полезно?

Такая операция имеет смысл при окружающей температуре –20°С и ниже, если перед выключением двигатель был недостаточно прогрет или работал на минимальных оборотах холостого хода.

Однако это не панацея от проблем с холодным пуском, часто связанных с применением некачественного бензина и неисправностями в системах зажигания и питания.

■ На ВАЗ-2114 2005 года выпуска двигатель 1,6 л с контроллером «Бош» 7.9.7, в отличие от 1,5-литрового, после пуска работает на холостом ходу очень неровно. Заменил регулятор – стало лучше, но все же при случайном провале оборотов (например, при торможении двигателем перед остановкой) несколько секунд обороты как бы плавают. Что бы это могло значить?

Сегодня есть диагностические тестеры, способные считывать коды ошибок из памяти ЭСУД. Как правило, проблемы возникают по следующим причинам: не отрегулировано тросом конечное (закрытое) положение дроссельной заслонки – трос должен иметь некоторую слабину, чтобы обеспечивать гарантированную посадку сектора на упор; неисправен датчик положения дроссельной заслонки; неисправен регулятор холостого хода; неисправен датчик массового расхода воздуха; подсос «неучтенного» воздуха через неплотности системы впуска или другие неисправные системы (например, через систему улавливания паров бензина). Еще одна причина – некорректная установка противоугонных сигнализаций, создающая помехи системе управления двигателем.



НА ГАЗе:

ВИТАЛИЙ ТРУБИН конструкторский отдел кузовов
СЕРГЕЙ КУДРИКОВ бюро испытаний электрооборудования
ТАТЬЯНА АБАШИНА лаборатория ГСМ
ВЛАДИМИР ГАНИН бюро испытаний легковых автомобилей

■ Как устранить течь воды из-под ветрового стекла? Промазал герметиком – не помогло: вода течет прямо на колодку разъема ЭБУ! Мотор ЗМЗ-406, ЭБУ возле стойки.

Вероятно, уплотнение герметиком выполнено неудачно либо свойства самого герметика неподходящие. Рекомендуем повторно уплотнить стекло составом Decaseal 8936 или Mategus Decaseal 1517 фирмы Defutem (Нидерланды). Обращаем особое внимание на тщательность обработки верхних радиусных краев стекла.

■ У меня «Газель» 2000 года с двигателем 4063.10 и блоком управления МКД-105. Можно ли его заменить иным блоком?

Мы даже рекомендуем поменять его на ЭБУ «Микас 7.1.243.3963 000-01». ЭБУ МКД-105 уже снят с производства, поскольку не лишен целого ряда недостатков. Один из самых существенных при эксплуатации машины зимой – затрудненный пуск двигателя.

■ Годится ли масло Castrol 75W140 для трансмиссии «Волги»? Если нет – почему?

По вязкостным характеристикам это масло пригодно для трансмиссии «Волги», однако рекомендовать его мы не вправе. Завод не проводил испытаний трансмиссии на этом масле, а без этого учесть его особенности, влияющие на ресурс узлов трансмиссии, невозможно. Владелец, пользующийся при эксплуатации машины смазочными материалами, не предусмотренными заводской инструкцией, ответственность за последствия берет на себя.

■ По субъективным ощущениям, мотор «Крайслер» моей «Волги» на низких оборотах тянет слабей, чем прежний 406-й. В чем тут дело?

Сопоставление результатов испытаний «Волги» с двигателями ЗМЗ-4062 и «Крайслер» показывает, что по динамике разгона автомобили близки. Тем не менее при ускорении от 40 до 120 км/ч на IV передаче автомобиль с двигателем «Крайслер» выигрывает примерно две секунды. На V передаче время разгона обеих «волг» практически одинаково.

Если возникли сомнения в правильности настроек двигателя, рекомендуем провести его диагностику.

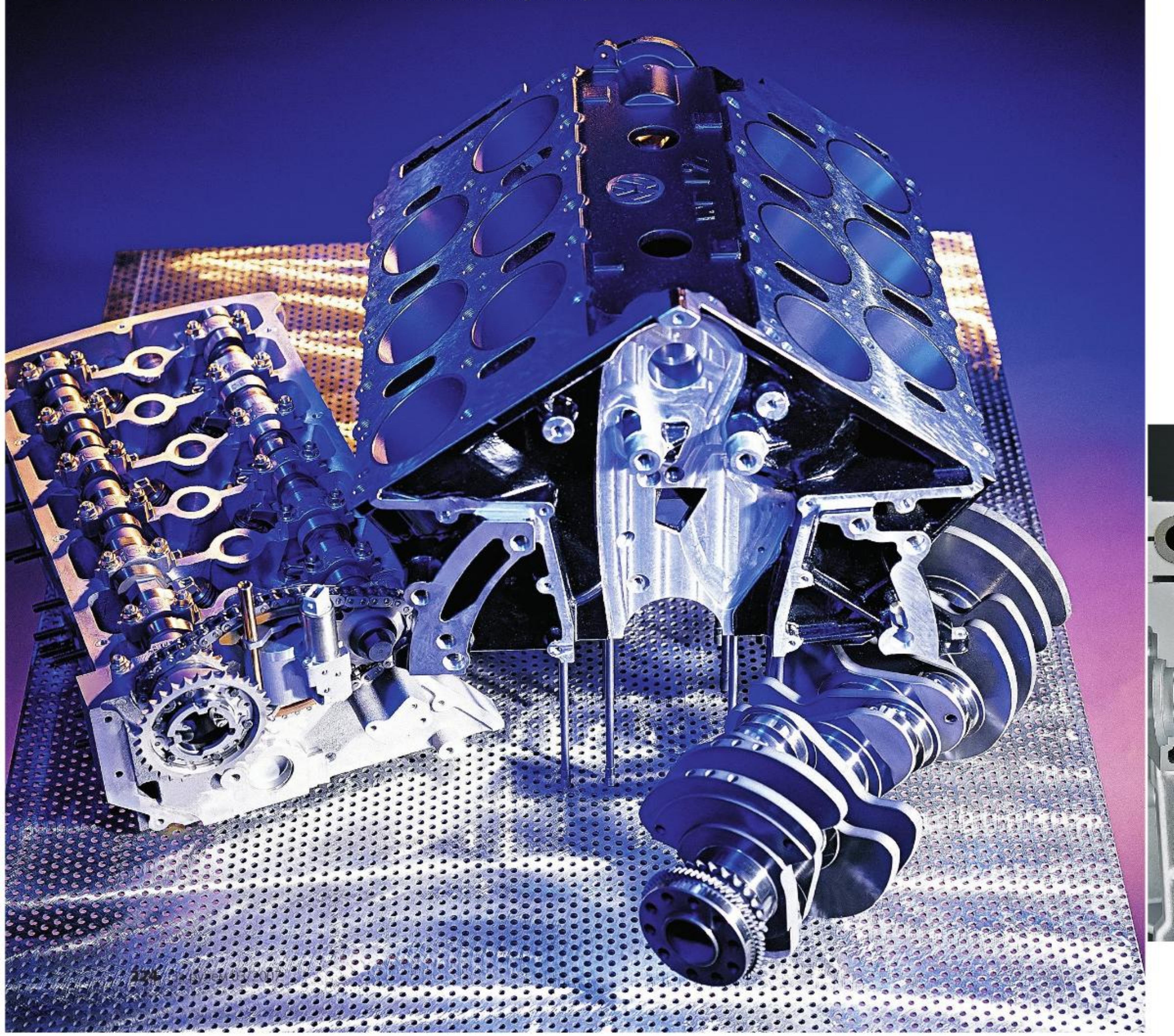
Не теряя искрометности

Автомобиль за 120 лет изменился до неузнаваемости, но старый добрый бензиновый мотор с воспламенением от искры не сдает позиций. В этом вас убедит Роман Никитин.

ИЗ РЯДА В РЯД

Первые бензиновые двигатели тянули вяло. Их силы умещались в единственном цилиндре. С добавлением второго изменилась компоновка: цилиндры устанавливали и в ряд, и V-образно, и оппозитно. В конце позапрошлого века число цилиндров стало расти дальше. Чаще их выстраивали друг за другом – самая простая и технологичная компоновка. Сегодня рядную схему применяют практически для всех двух-, трех-, четырех- и пятицилиндровых (последних, правда, немного) двигателей объемом до 2,5 л.

Солидные автомобили некогда щеголяли рядными «шестерками» и даже «восьмерками». Например, БМВ не отказывается от традиций. Длинные «носы» некоторых баварских моделей – не только элемент стиля, но и дань необходимости разместить за перед-



ней осью относительно длинный мотор. Еще одна причина, по которой БМВ не отказывается от рядного 6-цилиндрового двигателя, – его полная уравновешенность. Угол 120 градусов между шейками коленчатого вала придает мотору важную особенность: вредные силы и моменты инерции, возникающие в кривошипно-шатунном механизме, компенсируют друг друга. V-образные «шестерки» более компактны, но уравновешены хуже. Побороть вибрации помогают балансирные валы и гидравлические опоры двигателя – по сути, небольшие амортизаторы, меняющие жесткость в зависимости от режима работы мотора. То же в большой степени относится и к двигателям V8.

Гордость узкого круга представительских и спортивных моделей – двигатель V12 (ЗР, 2005, № 2). Он состоит из двух рядных «шестерок», поэтому унаследовал от них отменную уравновешенность. Кстати, экзотический мотор W12 «Фольксвагена» тоже V-образный, только цилиндры в его блоках расположены не в ряд, а в шахматном порядке.

Оппозитные двигатели (с противолежащими цилиндрами или с углом развала 180°) нынче делают лишь «Субару» и «Порше». Основное достоинство – низкий центр тяжести и (у 6-цилиндровых моделей) большая степень уравновешенности. Но «распластанная» компоновка – скорее дань традиции, заложенной не только конструкторами, но и «долгоиграющим» технологическим оборудованием.

МАТЕРИАЛЬНЫЙ ВОПРОС

Подавляющее большинство блоков цилиндров выполнено из сплавов на основе алюминия. Детали из этого металла легки, а их изготовление и механическая обработка технологичны. Чугун, известный еще прадедам нынешних моторостроителей, тоже остается в строю: тонкостенное литье из него широко используют, к примеру, на «Джи-Эм».

Есть ли в арсенале конструкторов, неустанно борющихся за снижение массы автомобиля, что-нибудь легче алюминия? Есть: магний, пластмассы, композитные материалы. Инженеры и технологи БМВ ухитрились создать магниево-алюминиевый блок цилиндров, а компания «Даймлер-Крайслер» делает из магния впускные коллекторы изменяемой длины для V-образных моторов. В рядных «четверках» коллектор чаще пластмассовый. Конечно, это не обычный бытовой пластик, а жаростойкий и высокопрочный материал.

Современные мотористы порой неожиданно вспоминают «хорошо забытое старое». Конструкторы «Опеля» доложили, что в моторах с турбонаддувом заводского тюнингового подразделения OPC стержни впускных клапанов частично заполнены легкоплавким натрием, который отводит тепло от тарелки. Некоторые помнят, что так делали еще несколько десятилетий назад, например, на двигателе ЗИЛ-130!

Очевидно, все чаще инженеры будут обращать внимание на керамику. Разумеется, речь не о сырье для кухонных тарелок, а о материале сверхпрочном и тоже жаростойком. Еще в 1998 году японская компания NGK разработала клапан из нитрида кремния. Он на 30 граммов легче аналогичного стального и выдерживает температуру до 800°С. Широко используют керамику и в парах трения. Например, благодаря микропористой структуре керамические направляющие втулки клапанов отлично удерживают смазку.

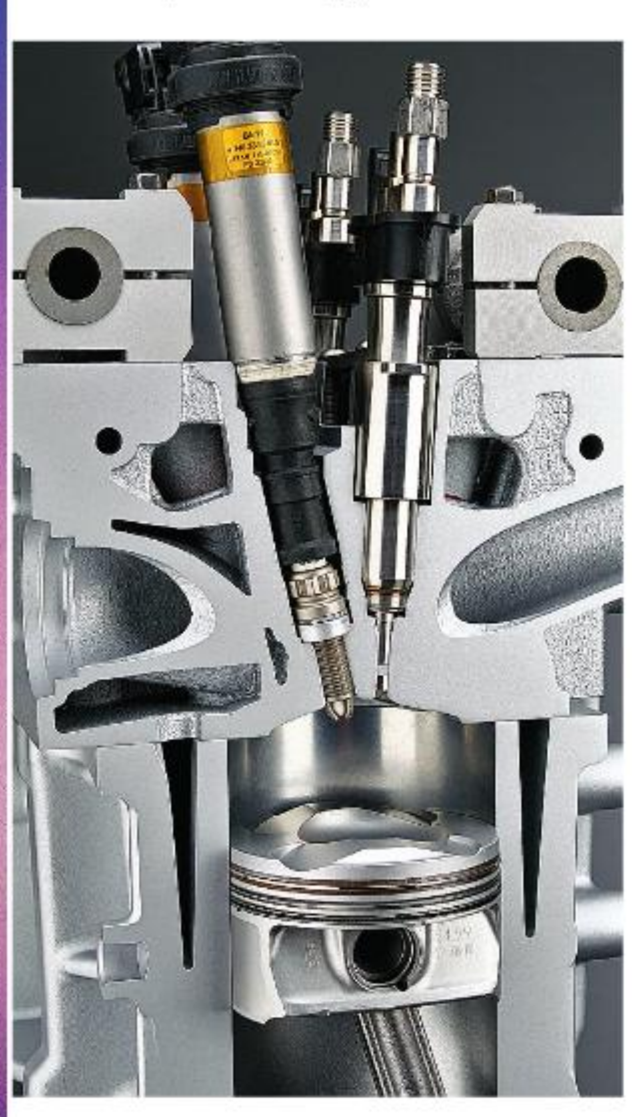
ДУНОВЕНИЕ НОВОГО ВЕКА

Двигатель «Форда-Т», который через год отметит вековой юбилей, при объеме 2,9 л выдавал всего 20 л.с. Современный 3-литровый V6, скажем, «Форд-Дюратек», развивает 204 л.с. – в 10 раз больше! Но и это не предел: литровая (с единицы рабочего объема) мощность все увеличивается.

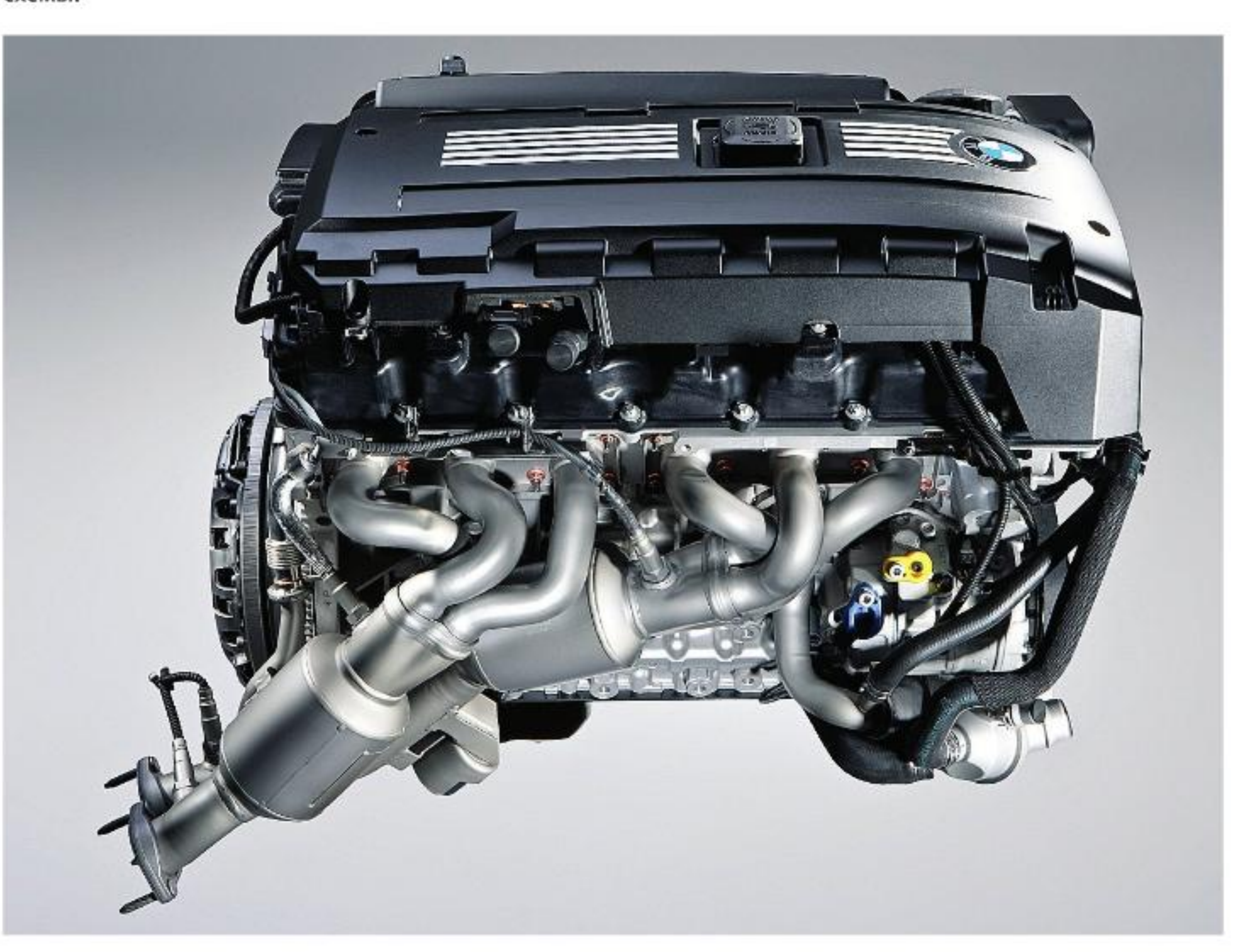
Наиболее эффективный способ снять с того же рабочего объема побольше киловатт – наддув. Число моторов с приводным нагнетателем или турбиной по крайней мере в ближайшее время не снизится.

Напомним, приводной нагнетатель – устройство, которое подает в цилиндры воздух под избыточным давлением,

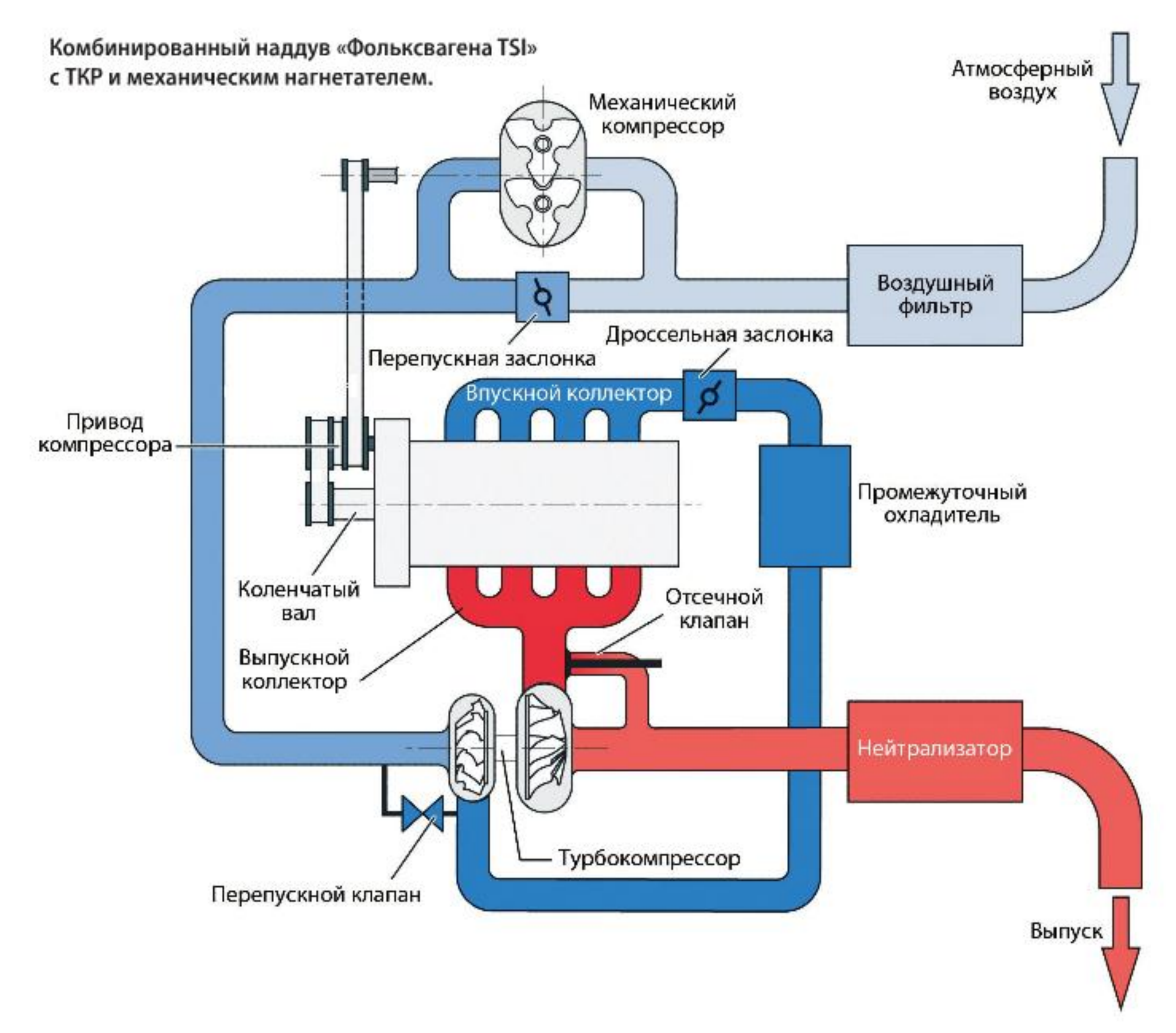
В двигателе с непосредственным впрыском днищу поршня придана сложная форма для оптимизации бензовоздушного потока.



Фирма БМВ строит рядные «шестерки» с начала 1930-х и пока не планирует отказываться от этой схемы.



Комбинированный наддув «Фольксвагена TSI» с ТКР и механическим нагнетателем.



создаваемым двумя роторами, вращающимися в противоположных направлениях. Необходимую для работы энергию такой компрессор отбирает у двигателя.

Турбину приводят в движение отработавшие газы, которые в обычном моторе даром «вылетают в трубу». Газы раскручивают ротор турбины, расположенной на одном валу с центробежным компрессором. Последний сжимает воздух и подает его в двигатель. Такой нагнетатель называют турбокомпрессором (ТКР).

Обе конструкции имеют свои недостатки. Механический компрессор на высоких оборотах потребляет слишком много энергии. Турбина же инерционна: мощный мотор реагирует на нажатие педали акселератора с запаздыванием, которое называют турбоямой. Один из наиболее эффективных способов борьбы с задержкой – установка двух турбокомпрессоров. Маленький, легко раскручиваясь, работает на низких оборотах; второй вступает в дело на высоких. Такую схему еще в 1990-х применили на спортивной «Тойоте-Супра» с 3-литровым двигателем. Сегодня два ТКР разной производительности обеспечивают 5,5-литровому двигателю «Майбаха» гигантский момент – 900 Н·м и мощность по 100 л.с. с 1 литра.

Еще одно средство увеличить эффективность наддува – ТКР с изменяемой производительностью. Такой стоит, например, на «Порше-911 Турбо». Для управления потоком газов, раскручивающих ротор, применены регулируемые сопла. На малых оборотах их сечение невелико: газ ускоряется и быстрее раскручивает турбину. На больших, когда энергия выхлопных газов и так огромна, сечение сопла увеличивают для более эффективного использования энергии. Другой подход – так называемый переразмеренный турбонагнетатель. Он спроектирован с большим запасом производительности, а на высоких оборотах срабатывает перепускной клапан, ограничивая давление наддува.

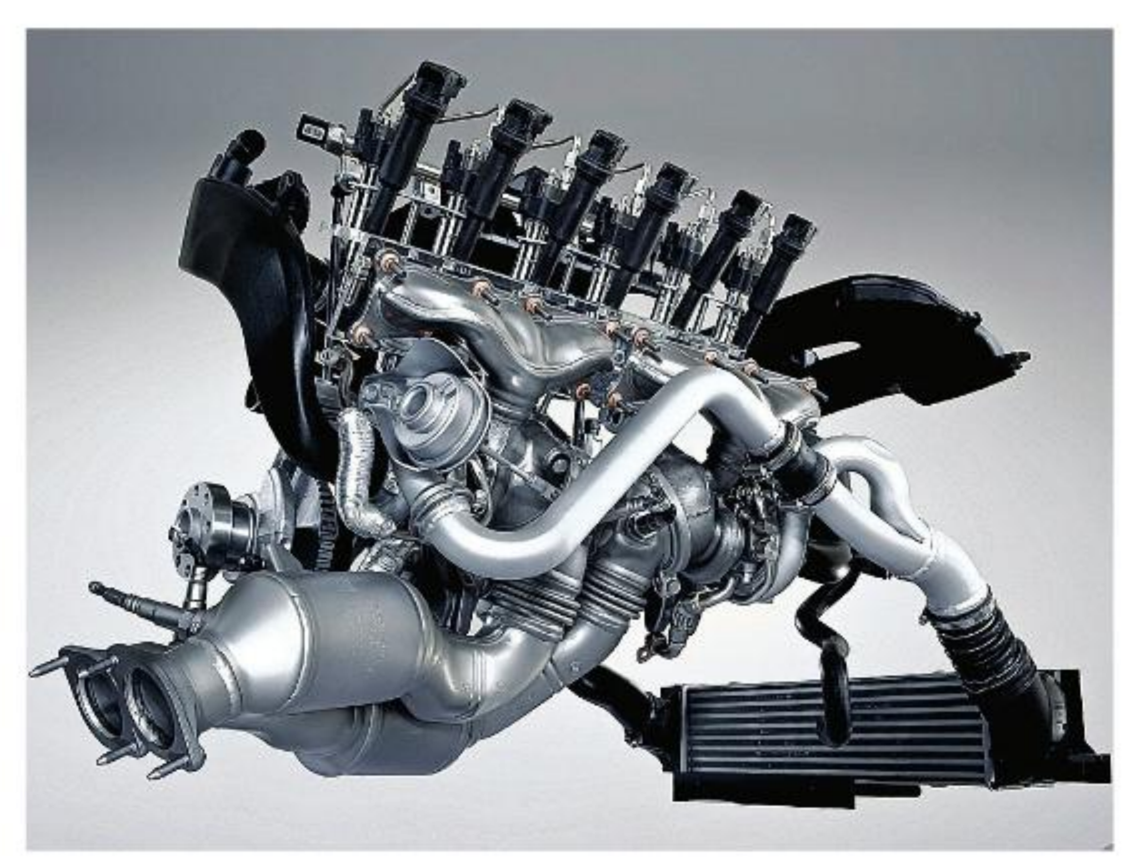
Интересное решение нашли конструкторы БМВ: на 3-литровый 6-цилиндровый двигатель они поставили два одинаковых небольших турбокомпрессора. Каждый обслуживает лишь три цилиндра и потому не обязан показывать чудеса производительности. Однако «битурбо» развивает 306 л.с., а момент – 400 Н·м, то есть на 10 Н·м больше, чем атмосферный V8, который при равной мощности на 70 кг тяжелее!

Возвращение к старому на новом уровне. Зубчатые многорядные цепи привода распределительных валов, в отличие от ремней, некогда ставших массовыми, не нужно менять, а шумят они совсем не сильно.





Двигатель «Форд-Дюратек» оснащен механизмом регулировки фаз Ti-VCT (механизм изменения фаз – слева вверху).



Устройство двойного турбонаддува. Каждый из двух небольших турбокомпрессоров обслуживает лишь три цилиндра, а поэтому набирает обороты почти без задержки.

Очень необычную схему предложили инженеры фирмы «Фольксваген». В двигателях семейства TSI приводной нагнетатель и ТКР работают совместно. Пока обороты невелики, воздух подает нагнетатель, а турбина раскручивается вхолостую, без нагрузки. По мере роста оборотов агрегат потребляет все больше мощности на привод, а это расточительно. Поэтому после 2400 об/мин открывается перепускная заслонка, подающая воздух в обход нагнетателя. Электромагнитная муфта в его приводе отключает устройство. Одновременно закрывается перепускной клапан турбокомпрессора, и ТКР, успевший набрать скорость на холостом ходу, включается в работу. Результат: с 1,4-литрового мотора снимают 170 л.с., а момент больше 200 Н·м двигатель выдает уже при 1250 об/мин (см. материал «Стоянка кочевника» в этом номере).

АТМОСФЕРНЫЕ ЯВЛЕНИЯ

Безнаддувные моторы, более простые и дешевые, не сдают позиций. Но что, помимо названных достоинств, они могут противопоставить агрегатам с турбиной или компрессором?

Например, в механизме «Вэлвтроник» от БМВ (ЗР, 2004, № 9) электроприводной эксцентрик регулирует высоту подъема клапана. Это позволило отказаться от дроссельной заслонки и тем самым уменьшить потери на впуске (теперь воздух не встречает дополнительного препятствия в виде дросселя). Заодно подняли мощность и наделили мотор более ровным и отзывчивым во всем рабочем диапазоне характером.

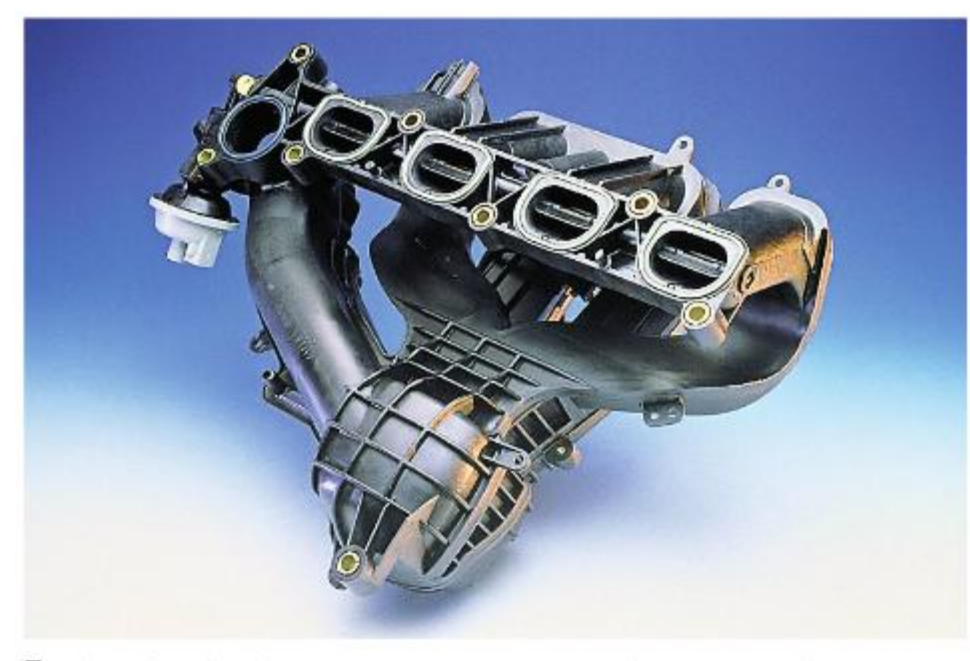
Вероятно, недалек тот день, когда распределительный вал упразднят, а каждый клапан получит отдельный электромагнитный привод. Над этим работают уже несколько фирм. Французская компания «Валео» объявила, что освоит подобный механизм газораспределения уже в 2009 году.

Ну а пока конструкторы решают задачу, как через клапаны с обычным кулачковым приводом пропустить в цилиндры больше воздуха. Одни из наиболее эффективных способов – впускные коллекторы с изменяемой геометрией. На малых оборотах их длина максимальна, на высоких – минимальна. Ведь воздух подается в цилиндры не с постоянным напором, а пульсирующими толчками – ко-

гда открывается впускной клапан, в коллекторе возникают волны сжатия и разрежения. Меняя длину впускного трубопровода, можно подгадать, чтобы волна сжатия подходила к впускному клапану как раз в момент его открытия и проталкивала в цилиндр больше воздуха.

А как обстоят дела с подачей топлива? Об этом можно с уверенностью говорить: будущее – за непосредственным впрыском, одно из главных достоинств которого – экономичность. Ведь двигатель с непосредственным впрыском способен работать на бедных смесях. При этом, правда, возрастает выброс окислов азота, но новейшие нейтрализаторы с этим справляются.

Очевидно, возможности для улучшения бензинового двигателя – создания более компактных, легких, экономичных и дружелюбных к природе, но в то же время надежных и долговечных агрегатов – далеко не исчерпаны. Но параллельно семимильными шагами развиваются дизели; растет «поголовье» моделей с гибридной силовой установкой. Словом, у творения Николауса Отто немало перспективных, сильных конкурентов. □



Пластиковые впускные коллекторы иногда оснащают индивидуальными дроссельными заслонками, чтобы точнее управлять двигателем.

ФАМИЛЬНЫЕ ЦИКЛЫ

Привычный нам бензиновый двигатель работает, как известно, по циклу Отто. Его разновидность предложил английский инженер Джеймс Аткинсон. В цикле его имени впускной клапан закрывается намного позже – когда поршень уже миновал нижнюю мертвую точку и идет вверх. Таким образом, часть смеси выталкивается обратно во впускной трубопровод. «Отторгнутая» смесь снижает разрежение во впускном тракте и частично отводит тепло из цилиндра, а значит, эффективность впуска возрастает.

После сжатия смесь поджигается искрой и начинает гореть – начинается процесс расширения, который длится, пока поршень не дойдет до нижней мертвой точки. Поскольку сжатие было «укорочено» слишком поздним закрытием впускного клапана, продолжительность расширения по отношению к сжатию увеличивается. Согласно законам термодинамики, это увеличивает эффективность цикла – энергия расширяющихся газов используется более полно.

По циклу Аткинсона работает серийный мотор гибрида «Тойота-Приус». Ведь наибольшую эффективность этот цикл обеспечивает при повышенных оборотах и частичных нагрузках, а именно в гибридных машинах такие режимы наиболее востребованы.

Дело вкуса

Перефразируя авиаконструктора А. Туполева, можно сказать, что хорошо ездить способен лишь красивый автомобиль. Там, где рождаются одни из самых завораживающих и быстрых автомобилей в мире, побывал Анатолий Сухов. Фото автора.



ДИЗАЙН ПРАВИТ МИРОМ

Откинувшись в кресле аэробуса А-321 компании «Алиталия», я принялся обдумывать детали предстоящей встречи с Фабрицио Джуджаро, даже не подозревая, что буквально окружен «предметами разговора» – тем, что за без малого сорок лет создано знаменитым на весь мир дизайнерским ателье. Среди них и это кресло рядом с иллюминатором, и бутылочка минеральной воды «Санпелегрино», которую откупорил пассажир в соседнем ряду, и мои любимые никоновские «зеркалки». Впрочем, всего и не перечислить – после посещения музея фирмы в штаб-квартире компании в Монкальери близ Турина остается ощущение, что весь современный мир создали дизайнеры (и по большей части это правда!). Во всяком случае, «Италдизайн» свое громкое название оправдывает – «дизайном от Джуджаро» щеголяют скоростные поезда и вагоны метро, огнестрельное оружие и бильярдные кии, спортивные тренажеры и профессиональный электроинструмент, кухонная посуда и стиральные машины, телефоны и кассовые аппараты, яхты и, конечно, автомобили. Даже тендер на проектирование нового орга́на в лозаннском соборе выиграли итальянские дизайнеры. И уж не приходится удивляться пакету макарон на музейной полке – это тоже дизайнерская разработка. Причем весьма функциональная: в сечении короткая макаронина повторяет уплотнитель дверного проема автомобиля, что позволяет удерживать больше соуса. Как говорится, для тех, кто понимает...

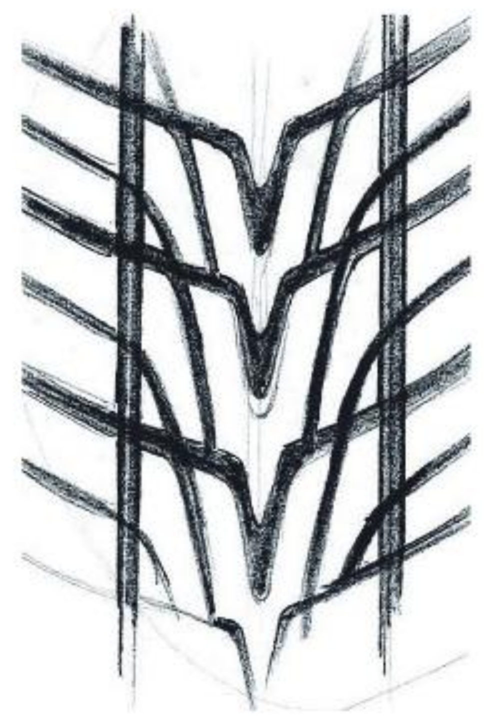
СКОЛЬКО СТОИТ СТИЛЬ?

Впрочем, понимают итальянцы не только в макаронах, но и в

Фабрицио Джуджаро – слева (Ital-design-Giugiaro Group) и Джованни Масинелли (Amtel-Vredestein) представляют совместную разработку, выпущенную к 60-летию компании «Фредештайн», – новую скоростную шину Ultrac Sessanta.

Последний громкий успех Italdesign-Giugiaro Group на автомобильном фронте – «Форд-Мустанг», представленный в США. Журналисту «За рулем» показали секретный макет еще до официальной премьеры.

Работа над «Люччиолой» началась в 1992–1993 гг. Компактный и стильный городской автомобиль предназначался, в первую очередь, молодежи – очень светлый, радостный и вместе с тем функциональный. Под капотом располагалась гибридная дизель-электрическая установка. К сожалению, в то время этот «экологический» проект не нашел продолжения, но был замечен компанией «Дэу»: «Матиз», ставший мировым бестселлером, во многом повторил внешний облик «Люччиолы».



Так выглядел набросок будущего хита продаж Amtel-Vredestein.



А это – уже компьютерные модели шин. Рисунки смелые, но даже до прототипов они не дойдут – такие шины работать не будут.

автомобилях. Сегодня трудно продать некрасивую модель даже в бюджетном сегменте (неизбалованные цивилизацией страны не в счет). Услуги ателье «Джуджаро» заказывают БМВ (в том числе для «Мини»), «Бугатти», «Дэу», «Сузуки», «Фольксваген», «Форд», «Ягуар», не считая «родных» «Феррари», «Мазерати», «Альфа-Ромео», – список далеко неполный, особенно если обратиться к истории.

Многие задаются вопросом: неужели такие гиганты автомобилестроения не могут создать оригинальный продукт без посторонней помощи? Причина – в экономике. Дизайн, подобно многим комплектующим или даже целым системам (безопасности, например), выгоднее заказывать на стороне. Тем более что у «Джуджаро» свой штат инженеров (помимо дизайнерских подразделений компания имеет и чисто инженерные – в Париже и недавно открывшееся в Китае). По словам Фабрицио Джуджаро, около 80% проекта составляет инженерная подготовка и лишь 15–20% занимает чистый дизайн. Стоимость же услуг ателье составляет порядка одной двухтысячной от всей стоимости разработки автомобиля (на примере последнего «Форда-Мустанг»).

Узнаете? «Назад в будущее». Знаменитый «ДеЛорен» DMC-12 – тоже детище Джуджаро (Джорджо, основателя компании). Автомобиль выполнен с острыми гранями, в стиле «сложенная бумага» (folded paper), популярном в начале восьмидесятых. Кстати, мэтр приложил руку ко многим автомобильным бестселлерам того времени, среди которых любимые у нас «Фольксваген-Пассат» и «Гольф».



МАТЕРИАЛИЗАЦИЯ ИДЕЙ

Однако первичен все же дизайн – образ, идея. Заказчик задает тон, настроение автомобиля, который стараются передать на бумаге дизайнеры. Затем сотни эскизов проверяются инженерами на жизнеспособность, после чего появляются прототипы – в натуральную величину, в отличие от макетов масштаба 1:5, столь любимого большинством других ателье. Предварительно можно оценить и доработать аэродинамику и силовую структуру кузова. После всесторонних испытаний прототипа (включая продувку в аэродинамической трубе) проект сдается заказчику «под ключ» – вплоть до рекомендаций по технологии производства. В настоящее время собственных мощностей компании достаточно, чтобы ежегодно выпускать полсотни прототипов.

Но автомобильное направление не ограничивается собственно автомобилями. Заметных успехов добились дизайнеры и на шинном фронте. Сотрудничество с голландской компанией «Фредештайн», начавшееся в 1997 году, продолжается – помимо уже описанных в журнале скоростных шин Wintrac (ЗР, 2004, № 12) и Wintrac 4x4 (ЗР, 2004, № 12), уже вышло новое поколение Sportrac (ЗР, 2006, № 4). Схема создания – та же, что и для автомобилей. Вначале в ход идут карандаши, потом компьютеры. Большинство рисунков протектора (даже очень привлекательных внешне) безжалостно бракуется уже на стадии компьютерного моделирования. Но порой сумасшедшие идеи оказываются вполне жизнеспособными – так рождаются несимметричные ненаправленные рисунки вроде нового Sessanta.

С покупкой «Амтелом» компании «Фредештайн» не исключено, что дизайн шин вскоре всерьез заинтересует и российского потребителя. Может, красивые шины и катиться будут легче? □



О четырех ногах

Еще недавно единственными полноприводными ВАЗами были «нивы». За ними обозначились, но так и не дошли до серии опытные образцы «десяток», а теперь есть и «Калина». О новом направлении 4x4 рассказывает Сергей Мишин.

ПРОТОТИПЫ

Прародителями нарождающегося семейства нужно считать те единичные экземпляры «самар», а позже «десяток», что бегали по Тольятти с шильдиком Victory на багажнике. Их делали в частном гараже – под обычный переднеприводник «подкатывали» «бэушные» трансмиссии «Фольксвагена-Гольф Синкро», привезенные с автомобильных свалок Германии. Так элементы еще живого полного привода получали в России вторую жизнь.

Конструкция выглядела следующим образом. В штатную коробку передач вживляли, приварив к картеру сцепления, угловой редуктор с передаточным отношением 1:1, который снимал крутящий момент после главной передачи. От него к задней оси тянули карданную передачу, заканчивающуюся еще одним, задним угловым редуктором с дифференциалом. Перед ним встраивали вискомуфту для подключения задних колес. Редуктор на подрамнике крепили к кузову. На этом же подрамнике монтировали независимую подвеску. Топливный бак, чтобы освободить место карданному валу, занимал место запасного колеса, а саму запаску перекладывали в багажник.

Особенность «фольксвагеновской» трансмиссии – обгонная муфта, позволяющая разрывать связь между осями (когда скорость передней оси меньше задней) для того, чтобы могла работать ABS. При включении заднего хода муфта принудительно блокируется электроприводом (сигнал берется от фонарей заднего хода).

Но эта муфта была совершенно бесполезна в режиме торможения двигателем. Как только передние колеса начинали крутиться чуть медленнее задних, те отсоединялись. Поэтому в торможении двигателем работали только передние колеса, как на обычной машине 4x2. На сухом асфальте с этим можно было мириться, но на скользких дорогах желательно задействовать все колеса.

Еще одно слабое место этой схемы – перегруженная трансмиссия. Карданный вал вращается с той же скоростью, что и полуоси, поэтому ШРУСы и вискомуфта нагружены бóльшим крутящим моментом, чем,

дать надежную конструкцию с высоким запасом прочности.

За основу трансмиссии взяли ту самую схему «Гольфа Синкро», но с некоторыми изменениями. К коробке передач пристыковали двухступенчатый угловой редуктор, который снимает крутящий момент с хвостовика корпуса дифференциала.

Принципиальное отличие от самодельных «прототипов» – вторая ступень редуктора: она поднимает обороты карданной передачи в 3,9 раза. Это позволило уменьшить величину крутящего момента, передаваемого карданной передачей на ту же величину, соответственно снизить нагрузки на ее элементы, а в итоге уменьшить их размерность и цену.

Кроме того, такое решение повысило чувствительность вискомуфты к разнице в скоростях вращения передних и задних колес. Передние полуоси благодаря редуктору отбора мощности стали одинаковой длины – исчез увод автомобиля вправо при резком троганье и разгоне. Колея стала немного шире – на 30 мм. Передние колеса уже не упрятаны в глубь арок, а слегка вышли за пределы крыльев. Чтобы грязь с них не летела на стекла, крылья снабдили пластиковыми «бровями».

Задний редуктор, естественно, понижающий, с передаточным отношением 3,9:1. Сделан он на базе переднего редуктора «Нивы». Полуоси оригинальные, с «нивовскими» ШРУСами, а вот в карданных валах ШРУСы размерности «Оки». Вискомуфту расположили на коротком среднем кардане, а передний и задний изготовили из алюминия. Исключили обгонную муфту, поскольку ABS здесь не предусмотрена, а саму карданную передачу удалось разместить в тоннеле рядом с системой выпуска.


Глубокие сугробы полноприводной «Калине» не помеха.


Редуктор на «Калине» ужился даже с катколлектором, необходимым для выполнения норм токсичности Евро III, IV.


Нижний рычаг подвески крепится к подрамнику, как и задняя опора силового агрегата.

скажем, на «жигулях». Соответственно, больше их масса.

Но самый серьезный недостаток – высокая цена. В полном соответствии с арифметикой, чтобы 4x2 превратить в 4x4, надо добавить 8. Тысяч долларов.

«ДЕСЯТКА-КВАТТРО»

Перед заводскими конструкторами стояла задача: исследовать возможность создания полного привода для переднеприводного автомобиля. Причем всю переделку требовалось уложить в две-три тысячи долларов. Иначе говоря, на импортные комплектующие особо рассчитывать не приходилось.

Первый образец-лабораторию построили на платформе самого мощного вазовского автомобиля – ВАЗ-21106 с двухлитровым двигателем «Опель». Только так можно было соз-



Полноприводную «десятку» выдает более широкая колея.



В скользком повороте машина легко управляется рулем и газом.



Подрамник «Калины-4WD» крепится к кузову жестко, без виброгасящих прокладок. В топливном баке сделана арка для карданного вала.



Задний подрамник «десятки» крепится к кузову через резиновые подушки для уменьшения толчков от дороги. На нем понижающий редуктор и двухрычажная подвеска.

Задняя подвеска по конструкции аналогична передней «классической». Все ее элементы и редуктор закреплены на подрамнике, причем редуктор – через сайлент-блоки. Подрамник к кузову тоже крепится на резиновых подушках. Такое двойное демпфирование призвано снизить передачу на кузов толчков и вибраций. Топливный бак оставили на месте, но сделали в нем арку для карданного вала. Запаску не тронули. Покупное изделие – только вискомуфта фирмы GKN. В итоге получился автомобиль ВАЗ-2116-04.

Следующим конструкторским шагом стала адаптация полного привода уже к вазовским агрегатам – двигателю 21128 (16-клапанный, 1,8 л) с коробкой передач 2112 (усиленной). Автомобили – с кузовом универсал и даже удлиненный на 175 мм седан ВАЗ-21108. Здесь использовали то же решение, что и для «опелевских» силовых агрегатов. Был и седан с «опелевским» мотором FAM объемом 1,8 л.

На всех машинах стояли вискомуфты с разными характеристиками, чтобы оценить их влияние на управляемость автомобиля и тяговые свойства на скользких покрытиях. Позже совместно с фирмой GKN подбирали характеристики вискомуфт.

Все эти полноприводники запустили на эксплуатационные испытания. Самая нагруженная трансмиссия (с двухлитровым «опелевским» мотором) прошла более 100 тыс. км, как говорится, без сучка без задоринки!

«КАЛИНА-4WD»

При создании полноприводной «Калины» задачи были несколько иные – проверить, можно ли встроить 4х4 в компактный автомобиль В-класса. При этом он должен оставаться технологичным в производстве.

Двигатель объемом 1,8 л (21128) в сочетании с коробкой передач 2112 без особых сложностей вписался в моторный отсек «Калины». Схема полного привода повторяет ту, что была на «десятках».

Экзотические алюминиевые карданы уступили место стальным, а два из четырех дорогих ШРУСов заменили крестовинами. Полностью от ШРУСов решили не отказываться, поскольку они позволяют легко компенсировать продольные перемещения валов. В остальном «калиновый» полный привод аналогичен «десятому». А вот задняя подвеска стала другой – типа «Мак-Ферсон».

Задний подрамник здесь закреплен к кузову жестко, без резиновых прокладок, а элементы подвески и редуктор к подрамнику – через резинометаллические шарниры WOCO – эта фирма готова изменять их характеристики по требованию заказчика.

«Калина» скомпонована чуть плотнее, чем «Лада-110», поэтому, чтобы выкроить место для заднего редуктора, запаску чуть сдвинули назад.

В передней части кузова тоже есть подрамник. К нему крепятся треугольные рычаги подвески и задняя опора силового агрегата. Сам подрамник закреплен на штатных местах для монтажа подвески.

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Короткий тест проходил в условиях, самых подходящих для проверки полного привода. Снег с ветром, видимо, наверстывали упущенное в декабре-январе и устроили праздничный хоровод.

В моем распоряжении, кроме «Калины-4WD», – «Калина» обычная и несколько полноприводных машин предыдущего поколения с кузовами седан и универсал.



Тронуться на заснеженном подъеме? Легко – только нажми на газ!


Вискомуфта в трансмиссии «Калины» встроена в средний карданный вал.

Полный привод позволяет делать неспешные маневры в глубоком снегу, где до этого смогла пробраться разве что «Нива». Без разгона сразу после крутого поворота въезжаю на скользкий подъем. Именно въезжаю, позволяя себе остановиться и легко тронуться вверх на середине склона. Чуть ранее этот подъем штурмовала обычная «Калина», разгоняясь, кажется, от горизонта. А после остановки в середине подъема тронуться смогла только вниз…

Теперь прокатимся по заснеженному и обледенелому ипподрому. Машина идет гораздо увереннее, чем переднеприводная версия. И если на «десятках» чувствуется, как задняя подвеска отрабатывает дорожные неровности, иногда с боковым смещением, то «Калина» прописывает траекторию четко по дуге. Да и дорога, кажется, стала гораздо ровнее.

ПЕРСПЕКТИВА

Полноприводную «Калину», причем главным образом в облике универсала, завод считает весьма перспективной. Ведь она сочетает в себе высокие функциональные свойства и неплохие геометрические параметры (короткие свесы, немалый дорожный просвет) – в России они еще долго будут в цене! Потому среди легковых полноприводников «Калина» – объект номер один. Однако ни «Приору», ни новый проект С-класса со счетов не сбрасывают – скорее всего, и у них появятся полноприводные версии.

Сейчас ВАЗ прорабатывает организацию производства и закупок комплектующих (в первую очередь – вискомуфт) для полного привода. Следующий шаг – сборка таких автомобилей. Просчитывают два варианта – объем производства 5 тысяч в год предполагает сборку на отдельной площадке, а вот 20 тысяч – это прямая дорога на главный конвейер, но тогда придется отработать технологии сборки.

Поскольку вопросов еще много, конкретные сроки освоения таких машин пока не названы. Но цену полноприводной «Лады-Калины» уже прикинули – 12–13 тысяч долларов. Учитывая, что самая дешевая подобная иномарка («Сузуки-Лиана 4WD» или «Сузуки-Игнис») стоит около 18 тысяч, идея кажется весьма привлекательной. Три тысячи долларов просто так на дороге не валяются… Только бы китайцы не подобрали их раньше. □

Отбросить лишнее

Швейцарский изобретатель д-р Петер Маскус категоричен: «Тысяча килограммов автомобиля для перевозки ста килограммов человека – нонсенс!». Он предложил отбросить все лишнее, в том числе пару колес из четырех. То, что получилось в итоге 18-летних исследований – трехсоткилограммовый двухместный двухколесный болид, кто-то может счесть мотоциклом. Что ж, общее действительно есть, это прежде всего конструкция шасси и двигатель, тандемное расположение мест. Но вот кузов напоминает даже не автомобиль, а истребитель. Истребитель всех прочих авто, ибо решает сразу две противоречащие друг другу задачи: «Акабион GTBO» может, с одной стороны, разогнаться до 450 км/ч, а с другой – расходует в стандартном смешанном цикле 2,5 л топлива на 100 км!

Не в последнюю очередь заслуга в этом ничтожного коэффициента аэродинамического сопротивления (C_x = 0,14) и очень малой площади поперечного сечения. (Напомним, произведение этих двух величин входит в формулу силы сопротивления со стороны набегающего воздушного потока.)

Тем не менее двигатель пришлось поставить неслабый. Это 4-цилиндровый 1,3-литровый мотор мотоцикла «Сузуки-Хаябуса», который, однако, форсирован со штатных 175 л.с. аж до 360 л.с. при 9200 об/мин. Да и крутящий момент сняли на зависть солидному автомобилю – 300 Н·м! Достигли этого с помощью турбонаддува с промежуточным охладителем воздуха.

Итак, испытатель выводит «Акабион» на взлетную полосу аэродрома (а где еще проверить такую «максималку»?). Узкий (ширина 78 см), но длинный (5,1 м) болид срывается с места, втягивает опорные колесики и стремительно набирает скорость. Пять секунд и на спидометре 100 км/ч, еще пять – еще сотня и так вплоть до 450 км/ч, когда срабатывает электронный ограничитель. Не будь его, максимальная скорость могла бы достичь 550 км/ч, но не выдержат колеса, им и так нелегко.

Игрушка для взрослых дядей будет стоить недешево – первые экземпляры могут обойтись отважному покупателю около 1,6 млн. евро. (Там только аудиосистема стоит 100 тыс. евро!) Будут, однако, модели и подешевле: в планах фирмы MIKOVA Systems авто «на каждый день». С двигателем в 75 л.с. «Акабион» разгонится лишь до 250 км/ч, но зато при этой скорости будет расходовать лишь 3,6 л/100 км/ч.



Непривычное управление болидом пришло то ли из авиа-, то ли из мотоциклостроения.



Удивительно, но цепной привод ведущего колеса выдерживает сумасшедшие нагрузки.



46-летний Петер Маскус из Люцерна верит в звездное будущее своего детища.

МАТЕРИАЛЫ РУБРИКИ ПОДГОТОВИЛ
Алексей Воробьев-Обухов

Масло – масляное?

Как известно, интервалы, через которые следует заменять моторное масло – не догма. Иногда стоит обновлять его почаще, а иногда, напротив, можно было бы и подождать. Все зависит от свойств самого масла и условий работы автомобиля. Например, частые короткие поездки хуже, чем редкие, но продолжительные.

Поэтому в самых современных автомобилях следить за тем, насколько масло в двигателе еще «масляное», поручено бортовому компьютеру, а он в свою очередь черпает информацию от специального датчика, расположенного в картере.

До сих пор подобные датчики измеряли лишь одну физическую величину – диэлектрическую постоянную масла. Это говорило о его окислении, но и только. Фирма «Делфай» усовершенствовала свой сенсор, предназначенный в первую очередь для тяжелых дизельных грузовиков, где межсервисные пробеги значительно длиннее, чем у легковых автомобилей, да и масла на замену нужно гораздо больше.

Итак, теперь датчик улавливает еще и наличие сажи, а также изменение вязкости масла вследствие возможного разбавления его дизтопливом. О саже вывод делается на основе измерения электрической проводимости по отношению к переменному току частотой 2–5 МГц. А вязкость оценивают по изменению скорости теплопередачи. Для этого специальный нагреватель, размещенный в датчике, подводит к пробной дозе масла строго определенное количество тепла, а термочувствительный элемент, расположенный чуть поодаль, фиксирует время прихода этого теплового импульса. Чем масло жиже, тем быстрее конвекция.

В итоге сигнальное табло известит водителя о предстоящей замене с учетом целого ряда факторов, а ремонтники смогут диагностировать некоторые неисправности: сажа и дизтопливо просто так в масло не попадают! Новый датчик проходит испытания и должен пойти в серию в 2009 году. Подобные «умные» сенсоры не останутся собственностью грузовиков – со временем анализ масла станет общедоступным.



С виду – ничего особенного, на деле – самые высокие технологии.

Сидеть лучше, чем стоять?

Этот слоган кажется очевидным, но только не для специалистов, которые не привыкли брать что-либо на веру. Еще в 1966 году шведский врач Альф Нахемсон нашел добровольцев, которые согласились на временное вживление датчиков в межпозвоночные диски, и получил удивительные данные о величине относительной нагрузки на позвоночник. Если принять за 100% ту, которую диски испытывают в положении стоя, то в положении лежа она составит лишь 25%, а вот в положении сидя – от 140 до 185% в зависимости от позы (см. диаграмму). Поистине, лучше лежать, чем стоять, но стоять лучше, чем сидеть!

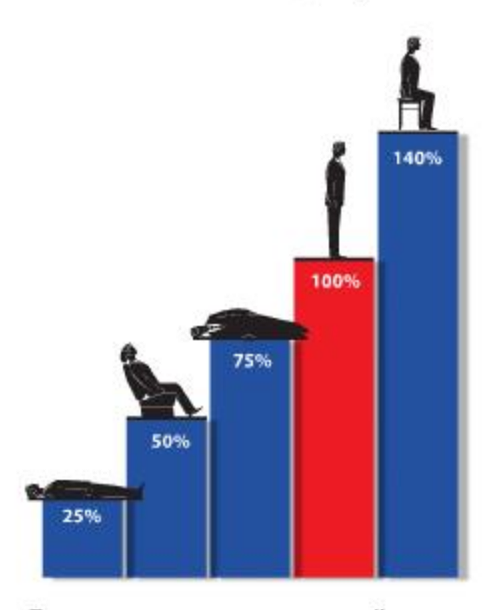


Диаграмма относительной величины нагрузки на позвоночник согласно данным д-ра Нахемсона.

Еще раз добровольцев удалось найти лишь в 1998 году, и д-р Вильке уточнил «диагноз». Оказалось все же, что сидеть не всегда плохо: если толково сделать кресло и откинуть его спинку на определенный угол назад, то нагрузка на позвоночник снизится до 50% таковой при стоянии. Так что разработчикам автомобильных (да и всех прочих) кресел есть над чем подумать.



Кресло Slim Seat отличает хитро выгнутая и очень тонкая спинка, обладающая тем не менее требуемой прочностью.

Одной из последних новинок в этой области стало кресло Slim Seat, разработанное фирмой «Джонсон контроль». Причем его отличает не только выверенная с точки зрения эргономики форма, но и особая конструкция спинки, которая значительно тоньше обычной.

Это оценит не спина сидящего, а колени соседа сзади. Глубокая выемка обеспечивает простор даже в небольшом автомобильчике, а ведь именно такие завоевывают все большую популярность в век городских пробок и заоблачных цен на бензин.

Как утверждают разработчики, Slim Seat вытеснят привычные сиденья во всех сегментах автомобильного рынка уже к 2010 году.

Многоуважаемый шкаф

Пикапы, завоевав Америку, становятся популярны и в Европе. А уж в России стараниями многочисленных китайских фирм – и подавно. Да, конечно, машина не слишком экономичная в эксплуатации, зато дешевая и удобная для шопинга «по-крупному». На такой поездка в мебельный магазин – удовольствие. Вот только погрузить тяжелый шкаф в кузов все равно непросто.

Однако швейцарская фирма «Ринспид» придумала, а американская «Стеллар Индастриз» реализовала в металле суперлифт для пикапов X-Tra-Lift 2000, поднимающий 910 кг (2000 фунтов) на высоту пола грузовой платформы.

Подъем начинается практически с уровня земли, так что шкаф можно просто задвинуть на площадку лифта. А дальше хитрая кинематика обеспечит строгую параллельность этой площадки на всей траектории движения вплоть до «приземления» в кузове пикапа.

Гидравлика лифта управляется электроникой, так что не требуется специально обучать оператора. А начинать подъем необязательно с земли: пол лифта можно зафиксировать на любом уровне ниже платформы и даже несколько выше. Мало ли, какой высоты может оказаться рампа.

«Ринспид» известен концептами, неизменно собирающими толпы зрителей в Женеве. И вдруг – такая проза? И в чем же, собственно, «экстра» новинки? Действительно, подобные подъемники были известны и раньше, но только справиться с грузом такого веса они не могли. А те, что могли, не помещались на пикапе.

Раз, два, три – и «многоуважаемый шкаф» уже в кузове!



Подпольная аэродинамика

В 1900 году типичным значением коэффициента аэродинамического сопротивления было C_x=0,9. Впрочем, при тогдашних скоростях и ценах на бензин это не играло большой роли. Уменьшать вредный множитель начали прежде всего ради повышения «максималки» и к сегодняшнему дню довели его до 0,3 в хороших автомобилях среднего класса.

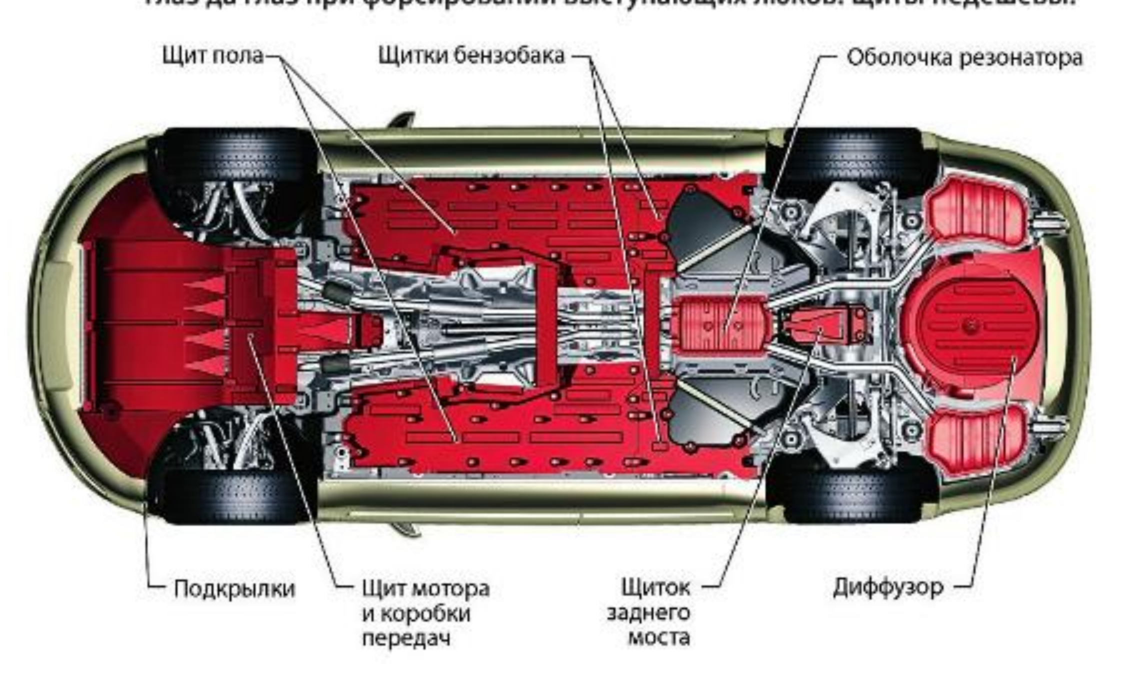
Увы, дизайнеры в последние годы увлеклись более крупными с точки зрения высоты и ширины формами, что сводит достижения аэродинамиков к минимуму, ведь этот коэффициент умножается на площадь поперечного сечения, а она все растет. Вот пара примеров.

Площадь лобового сечения «Фольксвагена-Лупо» равна 2 м^2, что превышает показатель более крупного «Гольфа III» 1992 года. А аналогичный параметр нового «Форда-Фокус» совпадает с площадью сечения старого «Мондео»! Интересно, что это произведение (а по сути – сила сопротивления воздуха) практически не зависит от класса автомобиля и равно 0,68 м^2. (Малютка, например, имеет малую площадь, зато большой коэффициент.)

Итак, дальнейшее снижение C_x, скажем, до 0,2 – весьма актуальная задача. Одна беда – все резервы вроде бы исчерпаны. Или не все? В погоне за меньшим коэффициентом аэродинамика нынче ушла «в подполье» – именно дно автомобиля обусловливает до 26% общего сопротивления. Оказалось, прикрывая «частокол» расположенных там узлов и деталей точно рассчитанными щитами, можно снизить потери на 10%. Это позволило бы уменьшить расход при скорости 160 км/ч на 20%, а «максималку», напротив, поднять на 6%!

Второй резерв – организация потока воздуха, выходящего из моторного отсека, причем и здесь задачу решают подбором формы щита. Одно плохо: если исходить только из аэродинамики, эти дополнительные детали можно было бы сделать из легкого пластика – ведь лишние килограммы опять ведут к увеличению аппетита автомобиля. Но тогда придется отказаться от защитных функций щитов. Впрочем, для зарубежных автомобилей, незнакомых с нашими дорогами, эти функции и впрямь не слишком актуальны.

Новый «Ауди-А8» может похвастаться своим днищем, вносящим заметный вклад в его экономичность и динамику. Водителю же нужен глаз да глаз при форсировании выступающих люков: щиты недешевы.



Актуальная классика

Создавая этот концепт, дизайнеры пытались воплотить не букву, но дух так называемых классических автомобилей. В целом, это удалось, считает Сергей Канунников. Рисунок: Константин Гарматюк.

Внушительный – длиной почти 5 м, база – 2845 мм. Приземистый, но просторный, вместительный четырехместный кабриолет с длинным задним свесом, в котором – большой багажник. Согласитесь, это описание вполне подходит дорогой машине 1920–1930-х гг. – золотого века классических гран туризмо. Создатели концепт-кара «Рено-Непта» называют подобные автомобили «соединением мечты и любви к тонкому машиностроению». Чуть высокопарно, но в общем правильно.

Но «Непта» – вовсе не подражание, не ремейк автомобиля 1930-х. В концепте умело воплотили дух того времени, не стремясь дотошно воспроизвести его «буквы». О классическом стиле напоминают круглые циферблаты приборов, красная и белая кожа от-



Панель приборов вовсе не копирует старинные образцы, но неплохо передает дух классических автомобилей 70-летней давности.

Концепт-кар Renault Nepta представлен на автосалоне в Париже в 2006 году.



Огромная подъемная дверь. Она же служит и капотом.

Просторный и элегантный кабриолет «Рено» (если бы фирма все же решилась таковой выпустить), наверняка, унаследовал бы черты концепта «Непта».

делки салона. Не только заднее, но и переднее сиденья зрительно объединены в элегантные диваны, правда, разделенные мощным тоннелем. Кстати, передний диван – не двигается. Вместо него регулируют педали и руль.

Алюминиевые детали экстерьера (матовым металлом отделана нижняя часть кузова) и интерьера – тоже элементы «связи времен». Этот материал принято считать ультрасовременным. Но ведь еще в 1930-х его применяли в спортивных моделях – хотя, конечно, не так широко, как сейчас. Алюминий, например, очень любил Этторе Бугатти. Он, кстати, считал, что в автомобиле должно быть прекрасно все: не только кузов и салон, но и, например, двигатель.

Не об этом ли вспомнили создатели «Непты», конструируя огромную подъемную дверь в стиле «крыла чайки»? Боковина длиной 3760 (!) мм – с электроприводом. Конечно же, она не опустится, если в зоне ее действия человек или иная преграда. Но главное: дверь открывает не только доступ в салон, но и вид на крышку, под которой V-образная «шестерка» рабочим объемом 3,5 л. Вид такого мотора, разумеется, не портит образ «Непты». Агрегат с двойным наддувом развивает 309 кВт/420 л.с. и 500 Н·м уже при 3000 об/мин.

Утверждают, что просторный кабриолет с приводом на задние колеса через семиступенчатую коробку передач (их переключают ручками под рулевым колесом) способен расходовать в среднем лишь 9,4 л бензина на 100 км. В это стоит поверить, учитывая, что кузов – из углепластика и автомобиль «тянет» всего на 1490 кг.

А вот и ярчайшие приметы XXI столетия: композитные материалы, DVD-мониторы в спинках передних сидений, 23-дюймовые (!) шины «Мишлен» с хитрым рисунком (узор обеспечивает сцепление с дорогой, сравнимое с тем, что дают гоночные слики), светодиодные фонари и фары. Потоком головного света управляет электроника!

Трудно вернуться в давно ушедший, тем более золотой век. И все-таки… Конечно, большой, просторный кабриолет не нашел бы много покупателей, вряд ли бы сделал фирме кассу. Зато, наверняка, такой «гран туризмо» стал бы заметным событием в автомобильном мире, вызвал бы к французской марке повышенный интерес. А еще – усладил сердца поклонников неординарных породистых автомобилей, достойных продолжателей классических традиций. Стоит ли ради этого стараться? На этот вопрос должна ответить фирма «Рено». □

Опасный и притягательный

Команда КамАЗа вернулась без привычной победы, но все равно совершила подвиг. Два российских экипажа – в числе двадцати самых быстрых и выносливых. Итоги легендарного марафона комментирует Сергей Зиновьев.

Сорок девятая строчка «черного списка» «Дакара» вызвала огромный резонанс. Гибель 29-летнего южноафриканского мотогонщика Элмера Симонса в аварии на четвертом этапе марафона переполнила чашу терпения официального Ватикана. Папская церковь объявила «Дакар» «кровавым и безответственным».

ГОНОЧНЫЙ ЭВЕРЕСТ

Почему именно «Дакар» провозгласили забавой «от лукавого» – непонятно. В повседневных ДТП гибнет и калечится куда больше людей, юных и старых, но ведь никто не призывает прекратить продажи автомобилей. Разбиться можно, неудачно упав с велосипеда. Есть и более сопоставимые примеры – Эверест занимает первое место по числу погибших и пропавших альпинистов, но ничуть не утратил своей притягательности. Люди никогда не избавятся от желания быть еще выше, быстрее, сильнее – с этим ничего не поделаешь.

«Дакар», проводимый с 1979 года, – одна из главных гоночных вершин. Самая длинная, самая сложная, самая рискованная гонка мира – чем не Гималаи? Отличие, пожалуй, в том, что высочайшие горы покоряют все-таки хорошо подготовленные спортсмены-альпинисты. А в «Дакаре», да и вообще в ралли-рейдах, больше половины стартующих – гонщики-любители, в гражданской жизни бизнесмены, юристы, инженеры, учителя и полицейские. И эти частные экипажи оттачивают навыки езды по африканскому бездорожью, как правило, на каких-то домашних гонках-однодневках. А профессиональных команд, таких, как «КамАЗ-Мастер», в ралли-рейдах совсем немного.

Между тем «Дакар» продолжает бить собственные рекорды массовости: количество боевых единиц техники, выехавших из Португалии, вновь перевалило за 500. Уровень безопасности, обеспечиваемый организаторами, – максимально возможный для условий этой гонки. Задействованы все современные технологии связи. Караван сопровождают многочисленные технички и вертолеты спасательных и медицинских служб. Каждый участник придет на помощь другому в любой момент. Но автоспорт, как Гималаи, опасен сам по себе, так что все случайности предусмотреть невозможно.

ЧТО СЧИТАТЬ УСПЕХОМ

Случайной была авария Владимира Чагина на пятом этапе нынешнего «Дакара». Боровшийся за лидерство в зачете грузовиков, экипаж КамАЗа то и дело кого-то обгонял, уходя с натоптанной тропы, и напоролся на камни. Механик экипажа Сергей Савостин получил травму позвоночника, Чагин и штурман Семен Якубов – сотрясения





Пилоты КамАЗа выигрывали «Дакар» пять раз подряд – с 2002-го по 2006-й. Второе место – небольшой тайм-аут?

и ушибы. Но даже если бы все остались целы – автомобиль многократного победителя вышел из строя. Победа в итоге досталась голландцу Хансу Стейси, а россияне довольствовались вторым местом Ильгизара Мардеева, Айдара Беляева и Эдуарда Николаева. После нескольких кряду побед «серебро» как будто не выглядит желанной наградой. Это не так: «Дакар» настолько тяжелая гонка, что просто финиш в столице Сенегала большинство экипажей считает великим достижением. И потому на родине, в Набережных Челнах, камазовцев вновь встретили как героев.

В категории автомобилей шансов у россиян, пожалуй, и вовсе не было. Заводские команды «Мицубиси» и «Фольксвагена» все равно сильнее – как минимум, за счет наилучшей подготовки



С шестого до девятого этапа в гонке лидировал южноафриканец Жинель де Вильерс. Это стояние в песках стоило ему 8 потерянных часов.

Сергей Шмаков своим выступлением доволен. Обладатель Кубка мира подтвердил класс на главном ралли-рейде планеты.

Карлос Сайнс, одержавший 26 побед на этапах чемпионатов мира по ралли, пока не сумел выиграть на «Дакаре».





Триумфаторы: Стефан Петерансель (справа) и штурман Жан-Поль Коттре. Для Петеранселя это девятая победа (первые шесть – в качестве мотогонщика).



Из пяти экипажей Team Russia до финиша добрались два. Леонид Новицкий и Олег Тюпенкин замкнули двадцатку сильнейших.

техники и ее обслуживания. Последним «частником», выигрывавшим «Дакар», был многоопытный Жан-Луи Шлессер (ему уже 58 лет!), который африканские дорожки, кажется, знает наизусть. И знания свои опять подтвердил – третьим местом!

Лучшим из россиян на финише оказался, как и следовало ожидать, обладатель Кубка мира Сергей Шмаков, выступавший на привычном заднеприводном багги. Четырнадцатое место в абсолютном зачете, прямехонько между звездами ралли-рейдов испанцем Хуаном Ромой из заводской команды «Мицубиси» и немкой Ютой Кляйншмидт (БМВ) – единственной женщиной, которой довелось выиграть «Дакар». Отличный результат!

Команда Team Russia, объединившая пять наших дуэтов, на «Дакаре» дебютировала. Некоторые экипажи раньше уже пробовали здесь свои силы, но без особого успеха. Один из пилотов, Борис Букатов, трезво оценивал возможности перед стартом: «В десятку сильнейших никто из нас не попадет – это нереально. А вот в двадцатку – можно попробовать». Получилось только у Леонида Новицкого, проехавшего всю дистанцию ровно, стабильно и надежно. Двадцатое место – показатель незаурядный, если учесть, что до финиша добралось больше сотни «автомобильных» экипажей.

Победа Стефана Петеранселя закономерна во всех смыслах. Француз выигрывал «Дакар» еще будучи мотоциклистом, а потом и в составе «Мицубиси». «Паджеро Evo» – прототип-ветеран, чья конструкция планомерно совершенствовалась из года в год. Большего удивления заслуживает второе место Люка Альфана – ведь он в прошлом горнолыжник, а в гонки пришел сравнительно недавно. Видимо, спортсмены-профессионалы, независимо от амплуа, навсегда таковыми остаются.

Этот дуэт провел тактически безукоризненную гонку. После первых пяти этапов впереди шла мощная дружина «Фольксвагена» во главе с Карлосом Сайнсом – двукратным чемпионом мира по ралли. Но затем началась настоящая Африка – спецучастки по 400, 500, 600 м, и одного за другим она притормозила лидеров. По сути, Петерансель просто дождался, пока пустыня сама расправится с соперниками. Сайнс в итоге финишировал девятым – очередная попытка Матадора покорить «Дакар» не удалась.

А в предпоследний день гонки, за 15 км до финиша этапа остановилось сердце у французского мотогонщика Эрика Обижу, ставшего пятидесятой жертвой «Дакара». Но можно ли винить в жестокости сам «Дакар»? □

«ЛИССАБОН–ДАКАР-2007», ИТОГИ

АВТОМОБИЛИ	
1. **С. Петерансель** (Франция, «Мицубиси-Паджеро Evo»)	45:53.37
2. **Л. Альфан** (Франция, «Мицубиси-Паджеро Evo»)	0:07.26
3. **Ж.-Л. Шлессер** (Франция, «Багги Шлессер»)	01:33.57
4. **М. Миллер** (США, «Фольксваген-Туарег»)	02:10.16
5. **Х. Масуока** (Япония, «Мицубиси-Паджеро Evo»)	02:44.31
6. **Н. Аль-Аттиях,** (Катар, БМВ-Х3)	03:31.59...
14. **С. Шмаков,** (Россия, «Багги ЗИЛ»)	10:10.38...
20. **Л. Новицкий,** (Россия, «Мицубиси-Тритон»)	12:24.01...
53. **Я. Соловьев** (Россия, «Мицубиси-Монтеро»)	24:11.04
ГРУЗОВИКИ	
1. **Х. Стейси** (Голландия, МАН TGA)	54.03.35
2. **И. Мардеев** (Россия, КамАЗ-4911)	03:10.52
3. **А. Лопрайс** (Чехия, «Татра-815»)	04:45.30
4. **В. ван Гинкель** (Голландия, «Жинаф-Х2222»)	04:51.10
5. **А. де Азеведо** (Бразилия, «Татра-815»)	05:15.57
6. **Ф. Жако** (Франция, МАН)	06:00.27
7. **С. Решетников** (Россия, КамАЗ-4911)	07:47.42



Бездорожье – понятие относительное. Но не все дороги в пустыне ведут в нужную сторону.

Сообразим на троих?

Обмен пилотами между ведущими командами и уход Михаэля Шумахера вроде бы предвещают захватывающий и уж точно необычный сезон. Насколько оправдаются надежды зрителей, размышляет Максим Вольнов.



Технический директор чемпионской команды «Рено» Пат Симмондс не берется делать прогнозы: «Перемен сейчас больше, чем за многие-многие годы, – и в технической части чемпионата, и в спортивной, и в кадровой. И последствия всех изменений пока никто не в состоянии оценить».

Непредсказуемость, правда, весьма относительна. Ясно ведь, что никто из тройки команд-фаворитов в одночасье не станет аутсайдером, а молодая и небогатая команда «Спайкер» вряд ли вылезет даже в середняки. Однако расстановка сил непременно поменяется.

У каждого из фаворитов – свои проблемы. «Феррари» разом лишилась Шумахера и технического директора Росса Брауна, взявшего длительный отпуск. Взамен приобрела Кими Райкконена, которого многие считают самым быстрым гонщиком среди коллег. Но вот незадача: финн подвержен скверной привычке – посещает клубы и подчас перебирает лишнего. «Мак-Ларен» не смог с этим справиться. Настала очередь «Феррари»: команда постановила, что Кими не возбраняется пропустить стаканчик-другой (немыслимое, вообще-то, дело в современных гонках!), но только в приватной обстановке, не на людях. Опасение, что Райкконен втянет команду в скандал, влияет на настроение всего коллектива. Итальянская пресса – страшная вещь.

В «Мак-Ларене» новая пара пилотов. Небо и земля: двукратный чемпион и дебютант. Фернандо Алонсо наверняка будет быстрее, отсюда резонные сомнения в психологической выдержке, по-видимому, чрезвычайно талантливого Льюиса Хамильтона. Чтобы снять часть нагрузки с 22-летнего британца, шеф команды Рон Деннис жестко ограничил



Размах презентаций растет с каждым годом. «Мак-Ларен» представил машины под открытым небом при большом скоплении народа.

Фернандо Алонсо, похоже, быстро нашел общий язык с юным партнером Льюисом Хамильтоном.

Момент истины для Джанкарло Физикеллы: предстоящий сезон может стать для него триумфальным или… последним.



Кими Райкконен тепло попрощался с «Мак-Лареном» и вскоре признал, что в «Феррари» обстановка гораздо более душевная.



его общение с прессой: «Иногда оно выглядит так, будто овца попала в стаю волков. Естественно, мы этого не допустим. Молодому пилоту сейчас нужно другое, а интервью подождут». Моральная устойчивость Алонсо не вызывает сомнений. Но испанец четыре года ездил на автомобиле, построенном «под него». Как-то он сдружится с «Мак-Лареном», которому два сезона подряд сильно недоставало надежности…

Отказавшись от дорогостоящего Алонсо, команда «Рено» получила, кажется, слабоватый дуэт пилотов. Чемпион отступает? Нет. Задумайтесь о мотивации гонщиков! Для 34-летнего Джанкарло Физикеллы чуть не впервые выпал шанс побыть лидером сильной команды и, чем черт не шутит, взять титул! Подхлестывает итальянца и то, что тест-пилотом стал Нельсон Пике, сын трехкратного чемпиона мира и протеже шефа команды Флавио Бриаторе. Если Физико не проявит себя сейчас, то его карьере в формуле 1 почти неизбежный конец. Пике – угроза и для второго пилота «Рено» Хейкки Ковалайнена, которому, в свою очередь, необходимо доказывать, что он полезнее, чем Джанкарло… Воистину, Бриаторе – гениальный босс.

В число топ-команд можно смело добавить «Ред Булл»: шасси строил создатель чемпионских машин «Мак-Ларена» 90-х Эдриан Ньюи, а моторы поставляет… «Рено». Неплохая комбинация! И пара пилотов Култард–Уэббер выглядит вполне боеспособной. А чем не претенденты «Хонда», БМВ и в чуть меньшей степени – подрастерявшая доверие болельщиков «Тойота»? Но если рассуждать здраво, в спор за корону они в сезоне-2007 не вступят – в лучшем случае выиграют несколько гонок. Почему? Бюджеты бюджетами, а психологию победителя никто не отменял… □



Дженсон Баттон – «темная лошадка», сильно зависящая от технического прогресса «Хонды». Свой титул непременно возьмет когда-нибудь…

Рандеву с зимой

«А снег-то будет?» – вопрос этот пугал абсолютно всех причастных к традиционной XII «Рождественской гонке». На специальной трассе полигона АВТОВАЗа в Сосновке не напрасно побывал Юрий Тюрин.

Гоночный январь пошел насмарку из-за климатических неурядиц. В европейской части страны вообще не было снега. Вместо него сыпались сообщения об отмене стартов – не гоняться же по грязи. А над тольяттинцами природа сжалилась: в нужный срок, на Рождество, метель и морозец. Ровно на необходимые два дня.

Лед на двух параллельных дорожках вышел отменный, антураж идеальный, пилотам выдали дюжину одинаковых спортивных «калин» с двигателями 1,4 л.

Не мудрствуя лукаво, организаторы из СТК «Лада» и команды «Лада-Спорт» пригласили выступить четырехкратного чемпиона мира Томми Мякинена, благо у того есть коммерческие интересы в России. Знаменитый финн вежливо отказался, зато приехал… украинский раллийный чемпион Александр Салюк-младший. Кроме него, несколько наших чемпионов – ярославец Тимофей Воробьев (ралли), казанец Ирек Миннахметов (кросс), Кирилл Ладыгин из Екатеринбурга (кольцо и картинг), Беньямин Джепаев из Ульяновска (ралли-рейды).

Дружина тольяттинцев на их фоне выглядела далеко не самой сильной. Почему-то на старт не позвали обладателя трекового Кубка Алексея Иванова (он выиграл «Рождественскую» в 2003-м) и победителя 2005 года Михаила Илякова. Не сел за руль и прошлогодний триумфатор Александр Никоненко, плотно занятый оргработой. Словно хозяева заранее планировали отдать гостям главный приз – седан «Лада-Калина».

И успешно отдали. Из всех заводчан в финальную четверку пробился лишь Роман Козявин – уступил Кириллу Ладыгину, обыграл Салюка и занял третье место. Уралец в решающем заезде встретился с Тимофеем Воробьевым и победил с минимальным перевесом. Вообще, показалось, что Ладыгину в этой компании нет равных – командовал парадом еще в квалификации и выиграл все до единой очные встречи с соперниками. А зима на другой день кончилась на неопределенный срок… □



К богатой коллекции регалий Кирилл Ладыгин добавил победу в самой престижной из тольяттинских гонок.

Общее число «калин» в автоспорте растет, но пока их можно увидеть в патронируемых заводом гонках.

Четверо быстрых

Ралли «Ермак», открывшее девятиэтапный чемпионат страны, подарило захватывающий сюжет, благо погода позволила провести в окрестностях города Чусового полноценную зимнюю гонку. 16-летний Евгений Новиков лишился лидерства из-за разболтовавшегося колеса. Вылетела с трассы и намертво засела в сугробе «Импреза» действующего чемпиона Александра Желудова. До самого финиша победу делили экс-чемпион России Андрей Жигунов и экс-чемпион Эстонии Александр Доросинский, планирующий в этом году также старты в чемпионате мира (PC WRC). Эта четверка, по-видимому, и поделит медали абсолютного зачета поздней осенью, когда турнир финиширует. Пока впереди Жигунов.



В зачете А6 на «Ермаке» отличился москвич Сергей Нарышкин («Ситроен-С2»), в N2 – Евгений Иволин из Ханты-Мансийска («Ситроен-Саксо»), в N3 – петербуржец Алексей Каштанов («Пежо-306»). Главное новшество чемпионата – система SupeRally, по аналогии с чемпионатом мира.

Молодость в цене

После новозеландского этапа серии А1 Grand Prix на новейшей трассе в Таупо никто уже не сомневается, что на гоночном небосклоне зажглась новая звезда. Команда Германии лидировала и до рождественских каникул, а после двух кряду побед ушла в солидный отрыв. Немецкий флаг в гонках А1 нынче защищает 19-летний Нико Хюлькенберг. В команду его привел не кто иной, как первооткрыватель таланта и личный менеджер Михаэля Шумахера – Вилли Вебер. И намерения г-на Вебера вполне ясны – довести Нико до формулы 1.



На тренировках и квалификации Хюлькенберг был не самым быстрым, но в гонках – спринтерской и длинной – легко оставил всех позади. Обратил на себя внимание и француз Луи Дюваль, дважды финишировавший вторым и отбивший все атаки новозеландца Джонни Рейда. Но француз на пять лет старше немца – и для дебюта в формуле 1 по современным канонам староват.

Обнадежили...

Премьера «Ситроена-С4 WRC» в чемпионате мира повергла в уныние тех зрителей, которые болели за другие команды. Себастьен Лоэб (жалуясь на неважную физическую форму после травмы руки) и Даниэль Сордо лидировали от старта до финиша ралли Монте-Карло и заняли две первые ступеньки подиума. На третьей расположился «фордовец» Маркус Гронхольм. Картина противоборства настолько напоминает прошлый сезон, хоть дальше не смотри.

Правда, трехкратный чемпион обещает, что все пойдет не так гладко: «Новый автомобиль шире и длиннее «Ксары». Я смутно представляю его возможности на медленных трассах и тяжелом грунте. С асфальтом, судя по всему, у С4 полный порядок. Но асфальта в чемпионате мира осталось совсем немного».

Кроме того, в календаре чемпионата появились новички – зимнее ралли Норвегии и «позднеосенний» этап в Ирландии. Гонки на новых трассах, как правило, богаты сюрпризами. И потому жива надежда, что чемпионат не превратится в очередное триумфальное шествие.

КАЛЕНДАРЬ

Ралли	
2–3 марта	**чемпионат России, «Лахденпохья»,** Карелия
9–10 марта	**Кубок России, «Светогорск»,** Ленинградская обл.
Трековые гонки	
3–4 марта	**Кубок России (А-1600),** Раменское
3–4 марта	**чемпионат Татарстана (А-1600),** Нижнекамск
3–4 марта	**традиционная гонка (А-1600),** Череповец
7–8 марта	**Кубок России (Lada),** Самара
8–9 марта	**традиционная гонка (А-1600),** Тверь
10–11 марта	**чемпионат Татарстана (А-1600),** Нурлат
Ледовые гонки	
3–4 марта	**чемпионат России («Запад»),** Сестрорецк
10–11 марта	**чемпионат России («Восток»),** Якутск
Кросс	
3–4 марта	**Кубок России по ралли-кроссу,** Пенза
10–11 марта	**Кубок России (легковые),** Братск
24–25 марта	**Кубок России (легковые),** Улан-Удэ
24–25 марта	**традиционная гонка,** Чита

РЕЗУЛЬТАТЫ. ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

1-й этап, Монте-Карло	
1. **С. Лоэб** (Франция, «Ситроен-С4»)	**3:10.27**
2. **Д. Сордо** (Испания, «Ситроен-С4»)	**0.38**
3. **М. Гронхольм** (Финляндия, «Форд-Фокус»)	**1.32**
4. **К. Эткинсон** (Австралия, «Субару-Импреза»)	**2.28,1**
5. **М. Хирвонен** (Финляндия, «Форд-Фокус»)	**2.28,3**
6. **П. Сольберг** (Норвегия, «Субару-Импреза»)	**3.12**
7. **Т. Гардемейстер** (Финляндия, «Мицубиси-Лансер»)	**3.38**
8. **Я. Копецки** (Чехия, «Шкода-Фабия»)	**4.39**

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ

1-й этап, «Ермак»
1. **А. Жигунов** (Москва, «Мицубиси-Лансер»)
2. **А. Доросинский** (Екатеринбург, «Субару-Импреза»)
3. **Б. Зимин** (Москва, «Мицубиси-Лансер»)
4. **А. Церлюкевич** (Пермь, «Субару-Импреза»)
5. **Д. Лагунов** (Москва, «Мицубиси-Лансер»)
6. **О. Антопов** (Первоуральск, «Мицубиси-Лансер»)

XII «Рождественская синхронная гонка»

1. **К. Ладыгин** (Екатеринбург)
2. **Т. Воробьев** (Ярославль)
3. **Р. Козявин** (Тольятти)
4. **А. Салюк** (Киев)
5. **Е. Новиков** (Москва)
6. **П. Фадеев** (Тольятти)





Вторая молодость

Евгений Борисенков. Фото: Александр Кульнев

Прежде наши гонщики за границу выезжали нечасто – не совпадали технические регламенты соревнований. Но все постепенно меняется, причем в лучшую сторону – некоторые классы российского кольца уже соответствуют европейским, а победителей первенств России теперь приглашают в Еврофинал. Правда, пилотируют они исключительно иномарки. Двухлитровый «Опель-Астра OPC Суперпродакшн» – одна из машин этой серии.

СОВЕТ ВЕТЕРАНОВ

Свой первый спортивный сезон «Астра» провела на исторической родине – выступала в немецком «Туринге». Затем машину продали в Россию, где она сразу же выиграла одноименный чемпионат. Вскоре отечественные правила изменили, а переделывать устаревший к тому времени болид уже не стали – слишком дорого. Несколько лет он пылился в запасниках, пока, наконец, не появился российский Кубок в классе «Суперпродакшн» – точная копия европейского. Эта серия дала надежду многим ветеранам, не утратившим боевого задора. Выглядят авто не по возрасту привлекательно – на кузовной ремонт команды не скупятся. Резон прост, ведь реклама спонсоров выигрышнее смотрится на неизмятой поверхности. Вот и наш «герой» только что выехал из автосервиса. Впрочем,



серьезного вмешательства мастеров не потребовалось – начинка осталась в первозданном виде.

Первым в глаза бросился необычно мощный каркас безопасности. Оказалось, это одна из омологированных топмоделей, близких к тем, что используют в ралли (там к этому элементу безопасности предъявляют самые высокие требования). Выбор неслучаен – мощная разветвленная конструкция заодно служит хребтом кузова, что дает высокую жесткость при сравнительно малом весе. Удачный ход позволил не экономить на граммах. Так, передняя панель сохранила не только форму, но и, например, отопитель с тягами приводов и воздуховодами: в сырую погоду он хорошо сушит стекло. В остальном кокпит перекроили в соответствии с регламентом. Сиденье пилота сдвинули назад (ради лучшей развесовки), съемный замшевый руль снабдили нужной длины ступицей, а педали – подобающей толщины накладками. Место пассажирского кресла занял четырехлитровый ручной огнетушитель, а в нишу запаски уложили аккумулятор. Полости дверей закрыли карбоновыми листами, стекла (за исключением ветрового триплекса) усилили особой самоклеящейся пленкой. Сверх того, слева от водителя пристроили защитную сетку – в гонке лишних предосторож-

Машина получилась достаточно легкой, поэтому удалось сохранить полноразмерное «торпедо» со всей начинкой.



Скромный спойлер на автомобиль ставит завод-изготовитель – колдовать с аэродинамикой в «Суперпродакшн» запрещено.



Мощный каркас придает «Опелю ОРС» столь необходимую в гонках жесткость.

ностей не бывает. Для записи всех параметров поведения машины и пилота на трассе основные агрегаты и органы управления снабдили датчиками, поставляющими информацию в телеметрический блок. Правда, расшифровать данные можно лишь на пит-стопе – их передача в ходе гонки запрещена.

Скромный с виду прибор по запросу пилота выдает уйму информации.





Разъем для подачи воздуха пневмоподъемникам притаился в заправочной горловине.

Встроенные пневмодомкраты экономят много времени на пит-стопе.





Тормозной привод в машине – без усилителя, с параллельными цилиндрами и регулировкой запаздывания по контурам.



Возит все это хозяйство почти серийный мотор мощностью около 210 л.с. Доработки свелись, главным образом, к полировке впускных-выпускных каналов, установке «горбатых» распредвалов, обеспечивающих больший подъем клапанов, да изменению программы блока управления. Топливная система получила безопасный 80-литровый (!) бак, форсунки и бензонасос увеличенной производительности. Машина потребляет в гонке 35 л товарного 98-го бензина на 100 километров. Этим отчасти объясняется столь внушительный объем топливохранилища. Вторая причина гигантомании состоит в том, что изначально «Опель» унифицировали для участия в длительных гонках, довольно популярных за рубежом. Систему смазки дополнили противоотливным приспособлением в картере и радиатором. А вот систему охлаждения, наоборот, урезали, исключив электровентилятор. Отсутствие последнего компенсировали установкой более мощного теплообменника и специальных воздуховодов. Здесь, в России, упростили и выпуск, демонтировав необязательный по техтребованиям нейтрализатор.

Кулачковую коробку передач «Хьюланд» умудрились втиснуть в серийный корпус, поэтому обошлись без переходных пластин. Сама коробка селективная, с тросовым приводом – за секвентальную в этом классе полагается весовой гандикап (балласт). При настройке под трассу можно заменить ряды – конструкция позволяет, однако проще и быстрее переставить главную пару. Жизнь коробки сильно сокращает жесткое металлокерамическое сцепление – шестерни не любят ударных нагрузок. Здесь их пожалели – сцепление хоть и спортивное, но «органическое» с демпферными пружинами. И ничего: ездит и побеждает (к сожалению, не всегда).

Подвеска особыми изысками тоже не блещет – топовая версия стоек KW с компенсационными бачками и непременные ШСы (шарниры сферические) соседствуют со стандартными штампованными рычагами и упругой балкой. Помимо обычных регулировок усилий сжатия-отбоя и преднатяга пружин, регламент допускает незначительные конструктивные изменения некоторых углов. Поворотные кулаки тоже родные, однако для крепления суппортов понадобились проставки. Тормозные механизмы AP (спереди – четырех-, сзади – двухпоршневые) работают в паре с одноименными дисками. А вот ступицы в комплект не вошли – их сделали по месту (в соответствии с количеством шпилек, вылетом и т.д.). Из-за плотной компоновки машины ни прежним, ни нынешним владельцам так и не удалось организовать эффективное охлаждение тормозов. А ведь термостабильность, позволяющая не менять точки начала торможения в ходе всей гонки, куда важнее многих показателей, включая длину тормозного пути! Пока выход нашли в установке самых «холодных» колодок (тех, что требуют много времени на прогрев, а потом держат характеристики), но поиски окончательного решения продолжаются.

Впрочем, и в таком виде «Астра» едет вполне достойно: пятое место в Кубке России – очень неплохой результат! □



Готовые к употреблению

Дрифт, или дрифтинг – модное увлечение российских гонщиков-любителей. О любопытных автомобилях, предназначенных в первую очередь для этих состязаний, рассказывает Вадим Никишев. Фото: Георгий Садков.

МОСКОВСКИЙ ДРИФТ

Считается, что родина дрифта – Страна восходящего солнца. Некоторые источники отсылают к США, где похожие соревнования носят название «Гонки малолитражек» и проводятся с 40-х годов прошлого века. Но современные представления о дрифте берут начало именно в Японии. Он развился из нелегальных гонок по извилистым горным дорогам, которые требовали от водителей раллийных приемов прохождения поворотов – в контролируемом заносе. Поэтому современное определение подразумевает не столько «нелегальность», сколько умение управлять автомобилем в скольжении. Зрелище действительно эффектное, и потому русские любители быстрой езды обратили на него внимание.

Автомобиль для дрифта можно построить на базе любого гражданского, только вот без соответствующей сертификации ездить на нем можно лишь на закрытых трассах. Да и не лучше ли обратиться к мастерам, которые давно набили руку на создании подобных машин? В соответствии с такой логикой четыре года назад возникла московская фирма Japanese Sport Cars (JSC), которая занимается поставками праворульных автомобилей на наш рынок. Да не обыкновенных, а прошедших профессиональный тюнинг в Японии.



И «Сильвия», и «Левин» нечасто встречаются в потоке машин,

Можно долго спорить, насколько удобен и безопасен правый руль, однако эксклюзивность и технологичность японских моделей, созданных сугубо для внутреннего рынка, неоспорима. Много ли вы знаете европейских моделей, атмосферный мотор которых имеет литровую отдачу 100 л.с.? А для японцев высокофорсированные (но при этом надежные) двигатели – в порядке вещей. Кстати, именно такие установлены под капотом двух моделей, с которыми нам предстояло познакомиться.

СИНЯЯ ПТИЦА

Из двух купе взгляд прежде всего выхватывает редкую в нашей стране модель «Ниссан-Сильвия». Похожую мы встречали в южных областях России, на соревнованиях по дрег-рейсингу. Но темно-синяя «Сильвия», по уверениям представителей JSC, всего одна из двух, прописанных в столице. Гостившую здесь делегацию из Японии больше всего восхитил тот факт, что машина несет известный на островах логотип команды Nasemi Sports.

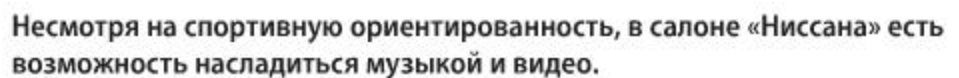
Изначально это купе обладало незаурядными способностями. В отличие от массовых двухлитровых версий, которые выдают 165 л.с. в атмосферном и 250 л.с. в турбоварианте, модификация S15 Autech без наддува может похвастать двумя сотнями «лошадей», снимаемых с того же объема. Шестиступенчатая коробка передач и тормозная система позаимствованы у «горячей» версии Spec R. Однако, как говорилось, над спорткупе поколдовали спортсмены. Так появились «зажатая» подвеска Tein Super Drift и рычаги задней подвески Nismo, которые превратили автомобиль в настоящий «костотряс», зато обострили реакции на команды водителя. Этому способствует и растяжка между опорами передних стоек фирмы Trust. В заднеприводной трансмиссии появился самоблокирующийся дифференциал



Техническая эстетика? Это про японские спорткары.

Под капотом «Тойоты» выпускной коллектор A'Pexi, масляный радиатор и растяжка TRD.





Несмотря на спортивную ориентированность, в салоне «Ниссана» есть возможность насладиться музыкой и видео.



Дополнительные приборы выглядят несколько инородно, но необходимы высокофорсированному мотору.





Исполнить «дрифт» на заднем приводе – проще простого.



Управляемость «Тойоты» на высоте, даже несмотря на летние шины.

Cusco 2way. При таком потенциале двигателя – очень неплохое подспорье на скользком покрытии. Мотору, кстати, облегчил дыхание впускной тракт от A'Pexi с фильтром «нулевого» сопротивления Blitz и настроенный выпуск Fujitsubo RM01A. Список доработок силового агрегата завершают «широкие» фазы газораспределения и усиленные опоры.

Снаружи боевую «Сильвию» выдают колеса Enkei Racing и карбоновый капот, стандартный замок которого подстрахован дополнительными «гоночными» замками OMP. Голый антураж? В данном случае – нет. Ведь автомобиль обладает недюжинным потенциалом, который сможет реализовать опытный водитель. В этом ему помогут и спортивные настройки мотора, и шасси, и руль Momo Race, и цепкий «ковш» Bride.

ИНОХОДЕЦ

На фоне предыдущей машины «Тойота-Королла Левин» выглядит скромнягой. Однако не зря в этом утилитарном семействе купе носит имя собственное. Именно двухдверное купе, а не замаскированный под него трехдверный хэтчбек! Тут есть чему удивляться. Задняя подвеска – многорычажная, корнями восходит к чемпионской модели «Селика GT 4», снискавшей лавры в мировом раллийном чемпионате 90-х годов. Объем двигателя 1,6 литра не должен вводить в заблуждение. Без всякого наддува он выдает 165 л.с. – благодаря пяти клапанам на цилиндр и четырехдроссельному впуску. Крутится до 8000 об/мин, притом с поразительной легкостью. Неудивительно: ведь его история начинается с формулы «Атлантик», и этот боевой мотор имплантировали на серийные «тойоты» еще в 1989 году. Ох как далеко продвинулись японцы в конструировании малолитражных двигателей…

В активе переднеприводной трансмиссии «Левина» самоблокирующийся дифференциал. Однако зимой даже он бессилен помочь летней «обувке», в чем убедились на собственном опыте.

Освоиться в салоне необычного автомобиля довольно просто. Правда, при посадке напоминают о своем существовании ковши «Рекаро» (кстати, в заводской комплектации они имеют прорези под плечевые ремни), а в движении придется привыкать к тому, что рычаг коробки передач находится слева. Однако эргономика продумана, органы управления на своих местах, руль спортивного подразделения «Тойоты» TRD приятно ложится в ладони, а лаконичность несколько старомодного интерьера здесь только на руку. Некоторым кичем выглядят лишь дополнительные приборы Omori (температура охлаждающей жидкости, давление и температура масла). Система смазки двигателя, кстати, оснащена собственным радиатором.

Ощущения от управления специфические: зубодробительная подвеска явно не рассчитана на сюрпризы российских дорог. Эта Super Street Suspension наверняка унаследовала от раллийного болида лишь кинематику, все остальные параметры, как видно из названия, «затачивались» под хорошее покрытие. Так и есть: в частности, тюнеры установили спортивные регулируемые амортизаторы Grab. На ровной же дороге управление становится понятным с первых метров.

До тех пор пока эксплуатация подержанных «японок» не входит в противоречие с законом, такие машины будут пользоваться заслуженным спросом у любителей эффектной езды. Причем трудностей с техосмотром (при наличии «европейских» фар) у них не возникнет – «родной» тюнинг не потребует сертификации. □

Редакция благодарит фирму Japanese Sport Cars за помощь в подготовке материала.

Модой интересовался **Вадим Никишев**



Розовый выхлоп

Что может связывать известную поп-исполнительницу и автомобильные глушители? По мнению фирмы «Себринг», специализирующейся на выпускных системах, это звук: ни нотки фальши! Потому и началось промо-сотрудничество между известной певицей Пинк и производителем спортивных глушителей.

История «Себринг», впрочем, гораздо длиннее, нежели творческая карьера Пинк, и насчитывает уже четыре десятилетия. За высоким качеством и эффектным внешним видом скрывается кропотливый труд профессионалов. А звук выхлопа спортивных систем настраивают в специальной акустической камере: он меняет тембр в широком диапазоне в зависимости от режима работы двигателя – подобно певице, раскрывающей различные музыкальные темы.

Охота на «Ягуара»

Объем двигателя – 4,5 литра, мощность – 480 л.с. Таков «Ягуар-XK» в исполнении ателье «Арден». Стандартное британское купе и так имеет неплохие показатели: с 4,2-литрового мотора снимают почти 300 л.с., но установка новых поршней, шатунов и коленвала позволила увеличить рабочий объем и с помощью оригинального компрессора достичь прибавки в 180 л.с. С таким потенциалом «Ягуар-XK AJ 20» может развить 295 км/ч и разменять первую сотню за 4,8 с, что, по мнению фирмы, делает его быстрейшим из «кошачьего семейства».



Косметический набор традиционно включает спойлеры, новый задний бампер, пороги и решетки воздуховодов. Когда «Ягуар» выпускает когти (в данном контексте размер передних – 255/35R21, задних – 295/30R21), об этом свидетельствует рык специально настроенной выпускной системы.



Максимально быстрый



«Сексуальный, быстрый и сияющий лоском – этими словами обычно нельзя охарактеризовать семейный автомобиль». Так начинается пресс-релиз тюнинговой фирмы «Лодер-1899», специализирующейся на доводке моделей «Голубого овала» и приложившей руки к «Автомобилю года» – «Форду S-max». Впрочем, последний эпитет с английского переводится и как «спокойный», но специалисты немецкого ателье, видимо, решили избавить спортивный мини-вэн от всяких признаков безмятежности.

Доработанный S-max отличают аэродинамические элементы из углепластика: спойлеры, накладки на пороги и жабры воздуховодов. А 2,5-литровый турбомотор получил прибавку и теперь развивает 270 л.с. На десерт предлагают разделенный выпуск диаметром 100 мм и заниженную на 35 мм подвеску.

Комфортный тюнинг

Адептам спортивного стиля вождения тюнинговые ателье при доводке подвески предлагают различные варианты. Однако разница между ними колеблется между «жестко» и «очень жестко» либо «низко» и «еще ниже». А что делать тем, кого прельщают не кольцевые трассы и серпантины, а ровные, прямые автобаны? Ведь даже они не идеальны, и тут важно найти компромисс между надежностью управления и комфортом.

Комплект KW street comfort – результат такого поиска. Он существенно уменьшает крены кузова и позволяет владельцу легко изменять дорожный просвет по своему усмотрению. Характеристика амортизаторов подобрана на том же оборудовании, которое используется для расчетов аналогичных элементов формулы 1. Только задачу специалисты KW поставили другую: превратить управление автомобилем из работы пилота в наслаждение сибарита. Насколько успешно они ее выполнили, могут оценить владельцы «фольксвагенов-гольф» и «ауди» моделей A3 и A6.



Кенгуру нет!

Тюнинг «по-русски» для любого вседорожника начинается установкой большого, желательно хромированного «кенгурятника» (или «кенгурина»). Между прочим – незаконного, предупреждает Максим Приходько. Фото: Александр Батыру, Константин Якубов.

Эта хромированная «вставная челюсть», видимо, придает хозяину машины дополнительную уверенность в себе – ведь на наших дорогах до сих пор царит закон джунглей, или степей, или иных диких местностей (для защиты от обитателей которых и придумали когда-то эту железку в далекой от нас Австралии). Вседорожник без такой конструкции из труб выглядит незавершенным…

В ПОИСКАХ СТАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ

…Москва, один из популярных автомобильных рынков. Над павильоном красуется плакат «Все для джипов». Робко:

– Мне бы «кенгурин»...

– У нас есть все! Вам на какую машину?

– На «Патриот», – скромно говорю я, ибо почему-то понимаю, что искомое не найду с первой попытки.

– Пат-ри-от, пат-ри-от, – бормочет по слогам продавец, одновременно листая внушительных размеров каталог с аксессуарами. – Нет, на такую машину ничего нет!

В ходе обзорной экскурсии делаю вывод: «тюнинг на джипы» (так написано на одном из магазинчиков) безграничен. По ассортименту, качеству, цене. Но «кенгурятник» – на особом счету у любителей этого самого тюнинга. Самый скромный, сваренный кое-как из водопроводных труб и окрашенный серым, стоит от 4 тысяч рублей. Конструкция предназначена для отечественных вседорожников «Лада 4х4» (проще – для «старой» «Нивы»). Венец творения «тюнинга» имени австралийских сумчатых зашкаливает за 60 тысяч целковых!

– Это… это… – я пытаюсь подобрать определение к хромированному чуду со множеством вставок, поперечин и загогулин.

– Это на «Крузак» «кенгурятник», родной, японский; а ты для чего ищешь? – возвращает меня с небес на землю продавец.

– Мне бы на «Патриот»...

– Ща гляну! – и парень исчез в недрах кладовой, оставив меня на растерзание коллеге – он тут же с пристрастием начал меня экзаменовать по сильным и слабым сторонам нового ульяновского вседорожника. Наконец вынырнул первый продавец, неся на плече та-а-а-а-кую трубу! – Двадцать пять тыщ, дешевле на рынке не найдешь!

Игрушка, бесспорно, красивая, но выкладывать за блестящую штуковину цену подержанных «жигулей» – это, по-моему, перебор.

После часа исканий и раздумий под разнообразные агитки типа «Мужик, да им пни корчевать можно!» или «Если чуток переварить, для тебя в самый раз будет!» останавливаюсь у тихого продавца всевозможного тюнинга для отечественных авто.

– Мне бы на «уазик» «кенгурин»...

– Это можно, – буднично отвечает он и жестом фокусника вытягивает на свет здоровенную железяку, прикрывающую как фары, так и капот с облицовкой радиатора. И все это окрашено молотковой эмалью...



Стандартный ассортимент любого магазина «Все для джипов».

ОПЫТ СОСЕДЕЙ

Изобретенные австралийскими дальнобойщиками «кенгурятники» стали виновниками множества смертей в Европе и Америке. Поэтому в Европе они запрещены с января 2006 года – за соответствующий закон единогласно проголосовал Европарламент. Исключение составляют эластичные или легко деформируемые дуги, которые могут применяться на некоторых типах транспортных средств для увеличения безопасности пассажиров. При этом подобные устройства должны пройти тесты. Кстати, уже с начала десятилетия производители вседорожников в Европе в добровольном порядке отказались от сомнительного украшения.

– Семь с половиной тысяч; считай – бесплатно! – поглаживая трубу, говорит «король тюнинга» отечественных авто.

– Беру!

…Еще на стадии поиска я спрашивал у продавцов, нет ли в самом изделии какого-либо подвоха, законна ли его установка. Большинство в один голос убеждало, что товар классный, «сносу нет», да и ездить с ним безопаснее (действительно, вдруг где-нибудь на Ленинском рванет через дорогу кенгуру!). Лишь в двух павильонах оговорились: возможно, будут проблемы с техосмотром, но это если проходить легально («А кто ж его законно проходит? Не смешите!»). Еще в двух магазинах наряду с привычными нам хромированными монстрами нашлись «кенгурятники», полностью облаченные в травмобезопасную оболочку, как того требует действующий с 1 марта 2006 года ГОСТ. Только, во-первых, стоят они, как правило, в 2–3 раза дороже традиционных, а во-вторых, предлагаются только для нескольких популярных иномарок. На новую модель из Ульяновска я такого не нашел – пришлось довольствоваться тем, что есть...

ЗАКОН ЕСТЬ?..

Установить таран из труб, призванный крушить всех сумчатых на своем жизненно-автомобильном пути, мне предложили тут же, на рынке – всего за 2 тысячи рублей. Но оказалось, что сделать это не так-то просто: не подошло крепление. Решить проблему брались в нескольких сервисах, цены называли самые разные – от 2 до 8 тыс. рублей. В конце концов чудо российской тюнинговой мысли смонтировали в техническом центре журнала.

В случае аварии «кенгурятник» изувечит пешехода, да и просто при столкновении с другим автомобилем нанесет немало вреда.

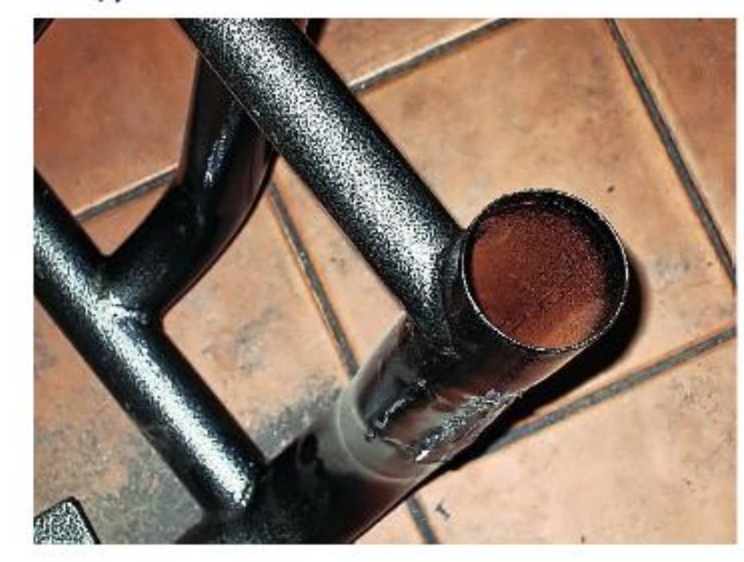
А затем я попытался «легализовать» приобретение. Не буду долго описывать свои переговоры со всевозможными автосервисами, от простых, всеядных, до фирменных, умеренно-дорогих, главное – никто (!) так и не понял, для чего мне травмобезопасные накладки на «кенгурин» и как они хотя бы выглядят. Демонстративные проезды мимо постов ГАИ тоже ни к чему не привели: никого не заинтересовал наш угрожающего вида «кенгурятник», хотя по закону эксплуатация автомобиля с подобного рода «украшениями» запрещена. Звонок на ближайший пункт ГТО только подтвердил мои опасения. «Смогу ли пройти техосмотр, если у меня на «кенгурятнике» не установлены травмобезопасные накладки?» – робко поинтересовался я. «Вы чего, издеваетесь? Делать нечего? Я сейчас ваш номер телефона «пробью», и быстро разберемся! Шутник тоже выискался!»

…Я регулярно читаю редакционную почту. Цитирую



«Моя труба» нашлась не сразу.

Что и от кого может защитить такая труба? Только покалечить...



В России водители просто обожают лепить «кенгурятники» на все подряд. О русский тюнинг, бессмысленный и беспощадный...

одно из писем: «На дороге кроме ловли нарушителей, не пристегнутых ремнем безопасности, поставлено еще с десяток задач, которые за смену нужно выполнить» (это – по поводу рейда в ЗР, 2006, № 9). И то правда! Нас, автолюбителей, много, а их, сотрудников ГИБДД, всего ничего...

Но все-таки как быть с тем, что практически всякий «кенгурятник» в России в случае аварии способен изувечить пешехода, да и просто при ДТП с участием других автомобилей нанесет немало вреда?

Я даже не говорю про травмобезопасное покрытие; «кенгурятники» часто прикрепляют варварскими способами, даже приваривают к силовому каркасу кузова! Но, видимо, главное в этом аксессуаре – красота, поэтому их лепят не только на большие вседорожники, но и на все другие машины, включая крошечную «Оку». Подобные художества уже год как вне закона: эксплуатация таких автомобилей, согласно п.3 Основных положений по допуску транспортных средств (Приложение к ПДД), запрещена. Правда, запрещена на уровне проведения ГТО; получил заветный талончик – и уже все по закону. Или заветный «обвес» перед техосмотром снимают, стыдясь такого немужественного поступка, а потом водворяют обратно.

P.S. Видимо, «кенгурятник» установленный в рамках рейда на редакционный «Патриот», обладал такой притягательной силой, что буквально через несколько дней вседорожник... угнали. Хотя до этого в течение года на него никто не покушался. Воистину, красота – страшная сила...

Как мы искали автомобиль, читайте в одном из ближайших номеров ЗР. □

ГОВОРИТ ГОСТ

Государственный стандарт РФ «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию» (ГОСТ Р 51709-2001; с изменениями от 28 марта 2006 года):

П. 4.7.23а. Оборудование АТС не предусмотренными изготовителем в эксплуатационной документации дополнительными защитными устройствами (решетками) перед передним бампером, не покрытыми эластичными материалами, не допускается.



Не так страшен газ...

На техосмотре немалую часть авто заворачивают из-за экологической несовместимости. Как примирить машину с окружающей средой, выяснял Евгений Борисенков. Фото: Александр Кульнев.

ЛИНИЯ ОБОРОНЫ

Прежде, когда на душу среднестатистического жителя приходилась лишь ничтожная часть автомобиля, чистоту выхлопа считали делом второстепенным. Это нашло отражение в действующем ГОСТе – машины, выпущенные до 01.10.1986 г., испытывают в щадящем режиме: проверяют только оксид углерода CO (объемная доля не должна превышать 4,5%) и лишь на холостых оборотах. Позже требования серьезно ужесточили. Для автомобилей, выпущенных после указанной даты и не оснащенных системами нейтрализации, допустимый объем CO на холостом ходу снизили до 3,5%. Кроме того, оксид углерода стали контролировать на повышенных (2500–3500 об/мин) оборотах, установив норму 2,0%. С этого периода в тех же режимах стали измерять и CH – объемную долю частиц (млн$^{-1}$) ограничили уровнями 1200 и 600 соответственно.

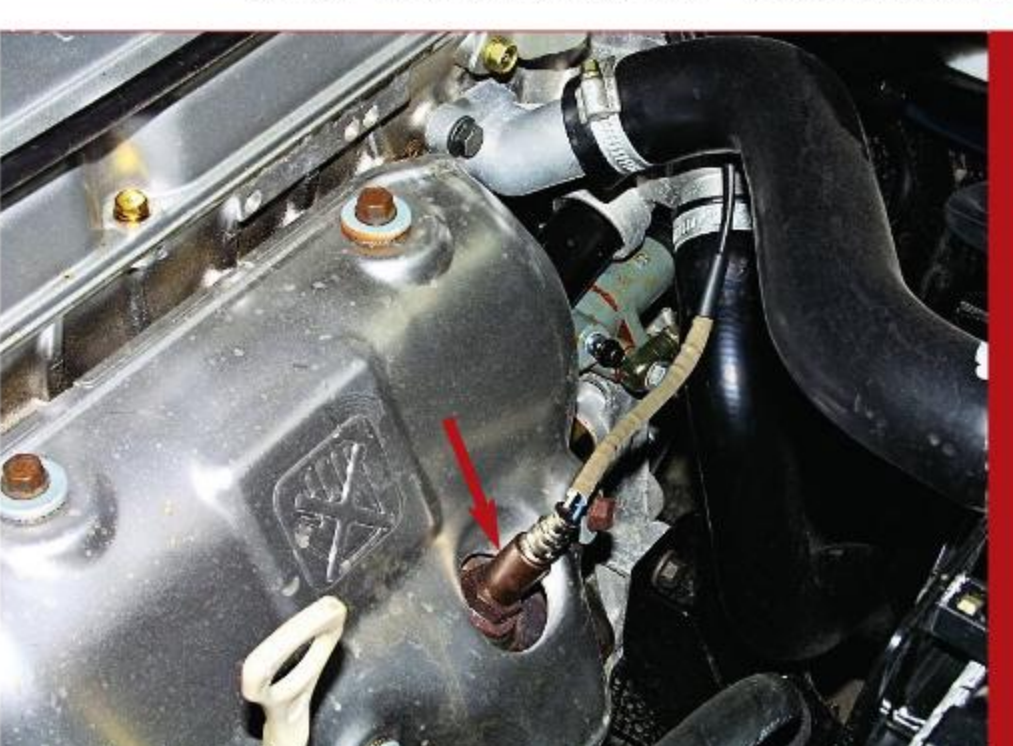
К авто с нейтрализаторами требования куда строже. Если нейтрализатор двухкомпонентный (то есть способный снизить содержание CO и CH), то нормы выглядят так: CO – 1,0 и 0,6%, CH – 400 и 200 млн$^{-1}$. Трехкомпонентная система (CO, CH и NO_x) с обратной связью по коэффициенту избытка воздуха λ обязана обеспечить еще более чистый выхлоп: CO – 0,5 и 0,3%, CH – 100 и 100 млн$^{-1}$! Дополнительным показателем исправной работы у этих машин служит и сам коэффициент – он на обоих режимах должен укладываться в интервал 0,97–1,03. Однако требовать соблюдения приведенных значений можно лишь после пробега первых 3000 км – до того все параметры подчиняются технологическим нормам завода-изготовителя.

Разумеется, самостоятельно оценить чистоту выхлопа автовладелец не в состоянии – вряд ли кто станет хранить в гараже дорогущий и требующий регулярных поверок газоанализатор. Но подготовиться к техосмотру все-таки стоит.

ОТ РУКИ И НА ГЛАЗ

Работа сводится в основном к проверке комплектности и работоспособности ряда систем. На старых карбюраторных двигателях «горячих точек» две – экономайзер принудительного холостого хода и вентиляция картера (настройку самого карбюратора лучше доверить специалисту). Следует заранее убедиться, что все соединительные трубки целы и прочно сидят на своих местах, а клапан ЭПХХ бодро щелкает в заданном режиме.

Современные моторы могут похвастать куда большим количеством экологических устройств. Эта и пробка бензобака с впускным и аварийным



В современных двигателях состав смеси корректирует система управления с помощью λ-зонда (по стрелке).

Адсорбер – емкость для улавливания и временного хранения паров топлива.





Штатный нейтрализатор и есть та соломинка, за которую держится нынешняя экология.

Клапаны, скрытые в пробке, спасают бензобак от двух напастей – разрежения и избыточного давления.

Красным цветом выделен разъем клапана управления адсорбером.

Все «экологически грязные» магистрали (в частности, топливопроводы) должны быть надежно загерметизированы.

клапанами, и система улавливания топливных паров с адсорбером, и каналы рециркуляции, и датчики для обратной связи... Разобраться в этом изобилии без специальных знаний нелегко, да в данном случае и не нужно. Главное – чтобы все было на месте и в полной сохранности.

Особого внимания требует система выпуска отработавших газов. Находится она под днищем автомобиля, а значит, весьма уязвима. Да и воздействие агрессивных сред (снаружи и изнутри), значительных перепадов температур долголетию не способствует. Замена пробитого, смятого или прогоревшего фрагмента большого труда не требует, однако именно здесь многие любят пофантазировать. Способам несть числа – от потрошения штатного нейтрализатора до установки новомодных прямоточных глушителей. Прямого запрета на использование последних стандарт не содержит, однако проверяющий вправе потребовать сертификат. В запасе у него и еще один очень существенный аргумент – пункт 6.2.1 ГОСТа требует «...соответствия фактической комплектации автомобиля, установленной предприятием-изготовителем...». Не особенно четко, зато всеобъемлюще.

И наконец, обязательно проверьте, как функционирует диагностический индикатор (проще говоря, лампочка «проверь двигатель» или check engine). Он должен гореть или включиться на короткое время перед пуском двигателя и гаснуть после него – все иные варианты неприемлемы.

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

Забраковать при осмотре можно даже абсолютно исправный автомобиль. Поэтому присматривать за процессом – в ваших интересах.

Погодные условия, при которых стандарт разрешает проведение измерений, довольно разнообразны – температура воздуха от –10° до +35°С, давление – от 690 до 790 мм рт. ст. Для машин с трехкомпонентными нейтрализаторами газоанализатор должен быть четырехканальным (CO, CH, CO_2 и O_2), умеющим рассчитать коэффициент избытка воздуха. Остальным достаточно куда более примитивного и распространенного двухканального прибора.

Перед измерением двигатель прогревают до рабочей температуры моторного масла или охлаждающей жидкости, но не менее чем до 60°С.

На авто с любым типом нейтрализатора измерение проводят сперва на повышенных оборотах, затем на холостых, без оного – наоборот. Поскольку достоверными ГОСТ считает лишь стабилизировавшиеся показания, интервал между режимами должен составлять около 30 секунд. Если выпускных систем две (что нередко встречается у V-образных моторов), проверяют каждую, принимая в зачет наихудшие результаты.

В дебри – вроде конструкции пробоотборного зонда или типа измерительного прибора (стандарт оговаривает и это) углубляться, пожалуй, не стоит. Главное, чтобы все делалось по-честному – тогда и автомобиль будет на ходу, и экология, надеемся, не пострадает. □

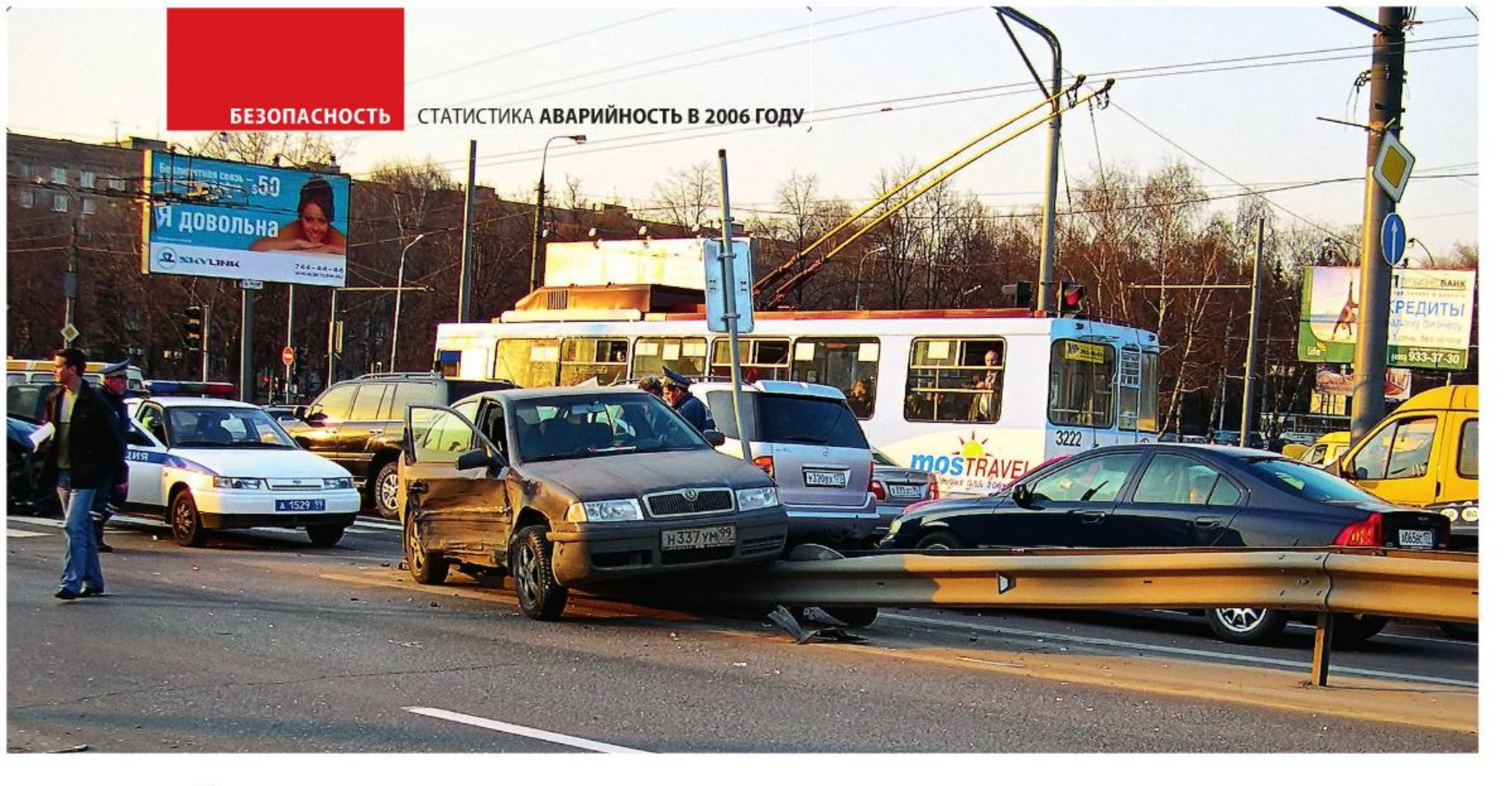
При подготовке материала использованы следующие нормативные документы:
- *ГОСТ Р 51709 – 2001 «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки»;*
- *ГОСТ Р 52033 – 2003 «Выбросы загрязняющих веществ с отработавшими газами. Нормы и методы контроля при оценке технического состояния».*



Ценность нейтрализатора – в его сотовой начинке. Новый обойдется в $600–1000, основная причина выхода из строя – механические повреждения.



Газоанализаторы последнего поколения могут не только измерять, но и рассчитывать – например, коэффициент избытка воздуха.



Страна невыученных уроков

Каждый год нам оглашают количество убитых и раненых на дорогах: оно чудовищно. Каждый из нас понимает, что в один черный день сам может стать жертвой ДТП. Тем не менее количество аварий... растет из года в год. Грустные итоги 2006 года изучал Игорь Моржаретто.

РАДОВАТЬСЯ РАНО

Цифры нынешнего отчета вызывают противоречивые чувства. С одной стороны, рост общего числа ДТП продолжается – за прошлый год плюс 2,6% (или 6 тысяч аварий). Тут удивляться вроде бы нечему – автопарк страны растет из года в год, дороги лучше не становятся (в основной своей массе), не было никаких реформ в организации дорожного движения. А вот следующая цифра, которая свидетельствует об уменьшении числа погибших на 3,6%, конечно, радует… Ведь в результате живыми остались 1,2 тыс. наших сограждан! Хотя… получается, что в одной графе убыло и тут же в другой – прибыло. Меньше на 3,6% стало погибших – выросло на 3,8% число покалеченных (+4,1 тыс.). Депутат Государственной думы Виктор Похмелкин считает, что в такой ситуации полностью доверять статистике ГИБДД нельзя. «В России погибшими в результате ДТП считаются только те, кто умирают в течение 7 дней после аварии. Тот, кто скончался в больнице позже, в статистику не попадает. Таким образом, количество раненых должно быть меньше, а погибших – больше».

СУДЬБА ПЕШЕХОДА

Как и раньше, основные виновники ДТП у нас – водители: почти 82% аварий происходит по их вине. Из-за нарушения ПДД пешеходами случается каждое пятое ДТП (20,8%), третья причина – неудовлетворительное состояние дорог (20,7%; сумма превышает 100% из-за возможного сочетания причин). А вот неисправность транспортных средств на безопасность движения практически не влияет: по данным ГИБДД, из-за этого происходит… 1,1% аварий. Тут снова есть повод усомниться, ведь в среднем по Европе это причина 10–15% ДТП! Что же, у нас в стране, где свыше 70% автопарка старше 7 лет, машины ломаются реже, чем в Бельгии или Италии? Конечно, нет! Просто не принято у нас регистрировать в качестве причины аварии неисправность машины. Чтобы доказать такой факт, надо проводить достаточно сложные и дорогие экспертизы. Да и по закону сейчас ответственности не несет практически никто – ни владелец автомобиля, ни инспектор ДПС, который выдал талон техосмотра. Если только машина новая и на гарантии, есть какие-то шансы... Вот и приходится «расписывать» причины ДТП между водителями, пешеходами и дорогами.

Среди видов аварий в России самый распространенный – наезд на пешехода: в прошлом году более 40% от общего числа ДТП. Это и самые опасные происшествия: из 1000 пострадавших погибали 128 человек (средняя цифра смертности на российских дорогах – 103 погибших на 1000 пострадавших). Специалисты считают, что при столкновении автомобиля, движущегося со скоростью 60 км/ч, с пешеходом у последнего практически нет шансов выжить. На втором месте – столкновения двух и более автомобилей (31,4%; 87 погибших из 1000 пострадавших). Кроме этого, наши водители регулярно переворачиваются (13,3% ДТП), врезаются в фонарные столбы (6,7%) или припаркованные у обочины другие автомобили (2,8%). А еще за прошедший год сократилось на 2,2% число аварий с участием детей, но все же итоги ужасны: 1276 погибли и 25 720 были ранены.

Нетрезвые водители стали биться реже – количество ДТП по их вине за прошедший год снизилось на 13% (сказывается ужесточение наказания за управление автомобилем «под мухой»), но и теперь из-за пьяных за рулем происходит 8% всех аварий.

Виновники почти 7% всех аварий, бросив раненых, скрылись с места преступления. Единственное, что радует – число таких… не знаю даже, как назвать – сократилось за год на 3%.

ВИНОВАТЫ… СЕМЬЯ И ШКОЛА

Вкратце итоги прошлого года выглядят удручающе. По количеству жертв ДТП Россия который год занимает печальное первое место в Европе. Да и в мире мы мало кому уступаем. Но не мериться же с Китаем, где в прошлом году в авариях погибло 89 тыс. человек (против наших 32,7 тыс.)! Их – почти 1,5 млрд., а нас уже меньше 140 миллионов жителей! Вот в Германии с населением 82 млн. в 2006 году в ДТП погибли 5 тыс. человек; столько же во Франции (население – 54 млн. человек). Немцы и французы уверены: это чудовищно много и делают все, чтобы цифры потерь сократить…

Уже год как действует Федеральная целевая программа по безопасности дорожного движения; время ушло на «техническую подготовку» – никаких прорывов ни в системе ГИБДД, ни в организации движения, ни в дорожном строительстве пока не случилось. Зато мы теперь точно знаем, кто виноват в таком положении дел. Первый заместитель министра внутренних дел РФ Александр Чекалин, который в конце января от имени своего ведомства озвучил данные по аварийности, сказал: «Немаловажным фактором, влияющим на аварийность на дорогах страны, является качество подготовки водителей. Экзамены на право управления транспортным средством с первого раза сдают около 60% кандидатов, а более трети сдают их повторно. Нас такие цифры не устраивают».

А вот нас не устраивают цифры аварийности вообще и работа тех, кто получает зарплату за обеспечение безопасности движения. Потому что безопасности – нет и в помине. □

ОБЩЕЕ ЧИСЛО ДТП В 2006 ГОДУ

Регион	2006	2005	%
Российская Федерация	229 140	223 342	2,6
Центральный ФО	66 405	63 783	4,1
в т. ч. Москва	14 850	14 018	5,9
Северо-Западный ФО	25 689	25 027	2,6
Южный ФО	24 526	25 054	-2,1
Приволжский ФО	45 928	43 614	5,3
Уральский ФО	23 149	23 531	-1,6
Сибирский ФО	30 482	29 964	1,7
Дальневосточный ФО	12 129	11 500	5,5

ЧИСЛО ПОГИБШИХ И РАНЕНЫХ В ДТП В 2006 ГОДУ

Регион	Погибло			Ранено		
	2006	2005	%	2006	2005	%
Российская Федерация	32 742	33 957	-3,6	285 362	274 864	3,8
Центральный ФО	9553	9612	-0,6	82 369	78 242	5,3
в т.ч. Москва	1184	1103	7,3	17 104	16 184	5,7
Северо-Западный ФО	3227	3281	-1,6	31 385	30 465	9,3
Южный ФО	4743	4891	-3	30 429	30 637	-0,7
Приволжский ФО	6465	6799	-4,9	56 897	52 874	7,6
Уральский ФО	2677	2947	-9,2	29 810	30 388	-1,9
Сибирский ФО	4365	4621	-5,5	37 964	36 768	3,3
Дальневосточный ФО	1610	1707	-5,7	15 517	14 444	7,4



Дело о рухнувшем тополе

Зеленые насаждения украшают города, снабжают нас свежим воздухом. Но если не следить за состоянием деревьев, то красота может превратиться в страшную силу! Дело о тополе ведет Сергей Смирнов, заведующий отделом правовой информации.

…Раньше у Алексея О. была старенькая «восьмерка». Машина ему нравилась; правда, ремонтировать приходилось частенько. Но он с детства интересовался техникой, работал последние годы в автосервисе, поэтому ухаживал за своей «ласточкой» как положено. Без машины Алексей не представлял своего существования: маленькую дочку Аню после перенесенной болезни приходилось постоянно возить на оздоровительные процедуры в другой конец Москвы.

И вот однажды Алексею предложили подержанную иномарку в отличном состоянии. На семейном совете приняли решение: продать гараж, «восьмерку» и купить иномарку. Так в июле 2005-го Алексей стал владельцем трехлетнего универсала «Пежо-406». Больше всего машине радовалась Анечка; после «восьмерки» здесь было так уютно! И конечно, в отпуск молодая семья собиралась отправиться на автомобиле. Увы – поездка на Черноморское побережье не состоялась…

ГОРОД КРАСИВЫЙ, ГОРОД ЗЕЛЕНЫЙ

Программа озеленения столицы была принята еще до войны. Из всех видов деревьев на роль озеленителя лучше всего подходил тополь. Дерево неприхотливое, растет быстро – за десять лет маленький прутик превращается в большое дерево. Вот так и появились в нашей столице целые тополиные рощи. Только тополь – создание хрупкое, за ним нужен постоянный уход, а пух выгоняет из города большое количество жителей, страдающих аллергией. Увы, альтернативы тополям пока не нашли.

Нормативные городские акты предусматривают, что органы местного самоуправления «обязаны следить за благоустройством подведомственной территории, содержать и следить за состоянием зеленых насаждений». Но это на бумаге, а в жизни, понятно, руки властей не дотягиваются до каждого дерева…

«СКАЖИТЕ СПАСИБО, ЧТО ЖИВЫ!»

Алексей спокойно дорабатывал перед отпуском последнюю неделю. Трехлетняя иномарка и до того выглядела, как конфетка, но О. довел ее красоту до блеска. Недолгое счастье с машиной закончилось в «черный вторник», когда на улице перед сервисом раздался грохот. А потом в цех забежал начальник: «Беда, Алексей! Там дерево упало на твою машину!» Зрелище было ужасным: огромный тополь вдребезги разнес автомобиль. Алексей сразу же позвонил по телефону 02, и через полчаса приехал наряд милиции. Убедившись, что нет пострадавших, стражи правопорядка вызвали участкового и удалились. Алексей все никак не мог успокоиться, даже капли от сердца глотал. Приехал участковый, походил вокруг изуродованной машины. «Кто за это ответит?» – спросил О. – «А это не в моей компетенции; скажите спасибо, что в машине никого не убило!» – ответил офицер и стал составлять акт осмотра поврежденного автомобиля, где, между прочим, указал, что машина была припаркована на пешеходном переходе. Дескать, сам виноват, раз поставил машину в неположенном месте. Как будто дерево упало в наказание за неправильную парковку…

Тут еще явился работник местной дирекции единого заказчика (ДЕЗ) и принялся доказывать, что ни он, ни его контора к этому дереву никакого отношения не имеют!

Тогда Алексей по совету друзей сфотографировал место происшествия и подал заявление о проведении проверки по факту причинения ущерба и привлечения виновных к ответственности на имя начальника УВД Алексеевского района Москвы. В тот же день он начал обзванивать юридические консультации, чтобы выяснить, как поступать дальше и с кого требовать возмещения ущерба. Машину-то Алексей застраховать не успел! Результат неутешительный: все юристы уверяли, что вопрос о возмещении ущерба решить теоретически можно, но на самом деле судиться с городскими службами – занятие практически безнадежное. Когда Алексей пришел в редакцию, надежд он уже не питал...

СПОР С ДЕРЕВОМ

Для начала следовало выяснить, чем закончилась проверка в ОВД Алексеевского района. В милиции нам сообщили, что все материалы проверки находятся у участкового А. Жукова. Оказалось, проверки никакой не было – участковый написал рапорт… и отправил дело в архив. Хотя законный порядок объясняют на первом курсе любой школы милиции: сотрудник обязан установить размер ущерба, причину падения дерева и найти лицо, ответственное за содержание зеленых насаждений. Но обжаловать действия (или, точнее, бездействие) сотрудников милиции мы не ста-

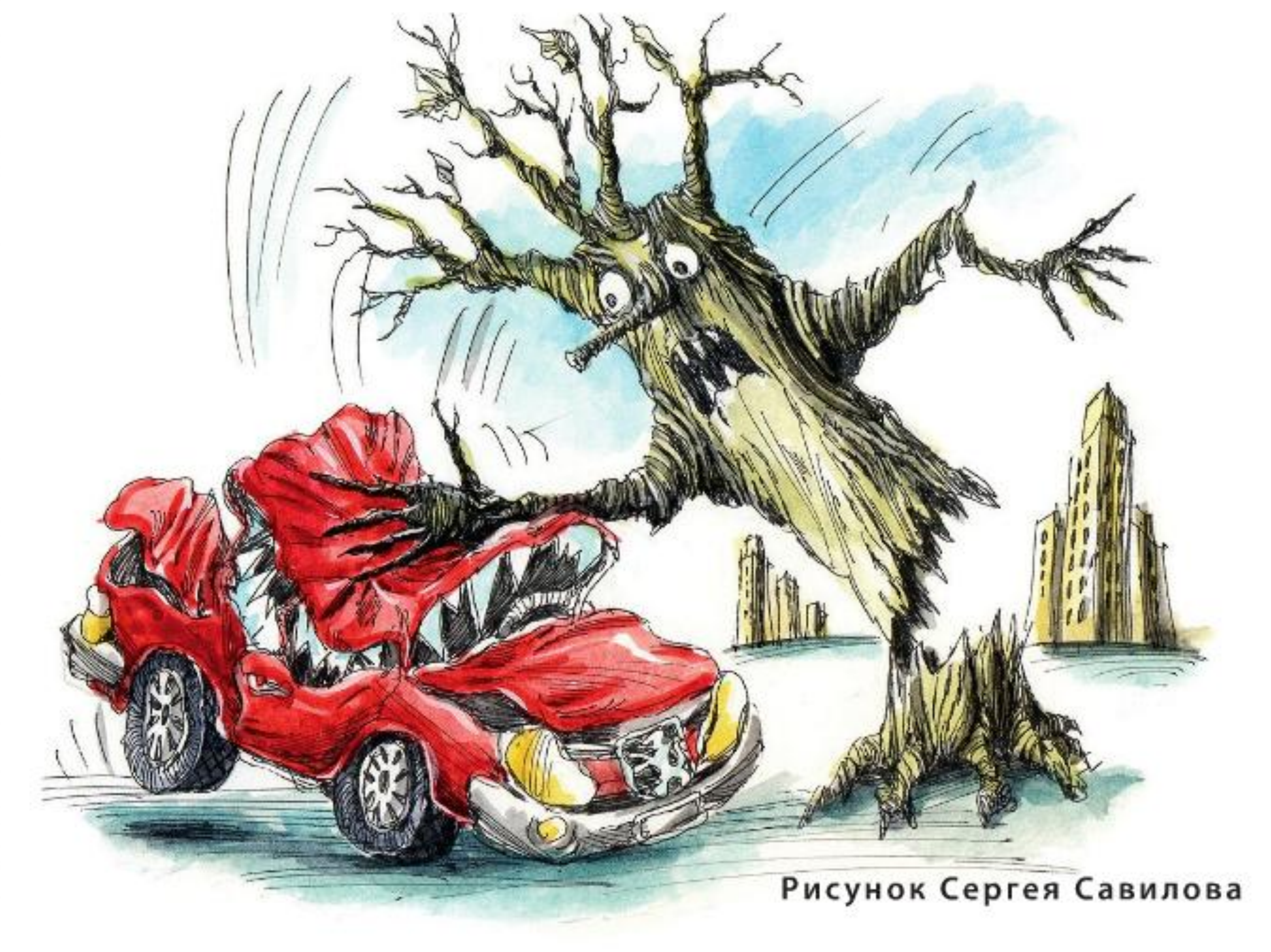


Рисунок Сергея Савилова



ли, дабы не затягивать процесс возмещения ущерба, – решили сразу подавать в суд.

Собрав документы, подтверждающие размер ущерба, мы направили исковое заявление. Но в суде посчитали, что мы не предоставили достаточных доказательств вины ДЕЗа района Алексеевский в падении дерева и причинении ущерба. В общем, дело вернули.

Пришлось Алексею направлять исковое заявление второй раз, после чего суд принял дело к производству. На подготовке к слушанию представитель ДЕЗ «Алексеевский» заявил, что исковые требования не признает и считает, что они не отвечают за деревья у дороги. И вообще – тополь упал во время стихийного бедствия; дескать, по Москве тогда прошел ураган и по городу было передано штормовое предупреждение. Это правда, только предупреждение передали в пять часов вечера, а дерево упало на автомобиль в два часа дня!

Через две недели было назначено предварительное слушание. Мы приготовились к долгому процессу и заранее написали запросы – в Департамент природопользования Москвы, чтобы установить, кому же в действительности принадлежало злосчастное дерево, кто должен был следить за его состоянием, и в метеослужбу, чтобы узнать точно, когда в городе были зафиксированы сильные порывы ветра. На предварительном судебном заседании представитель ДЕЗа уже не оспаривал вопрос, кто «хозяин» дерева, однако исковое требование не признавал, не давая по этому поводу пояснений. Просто – не признаем, и все тут! Суд, посчитав, что материалы дела позволяют начать процесс, назначил дату слушания.

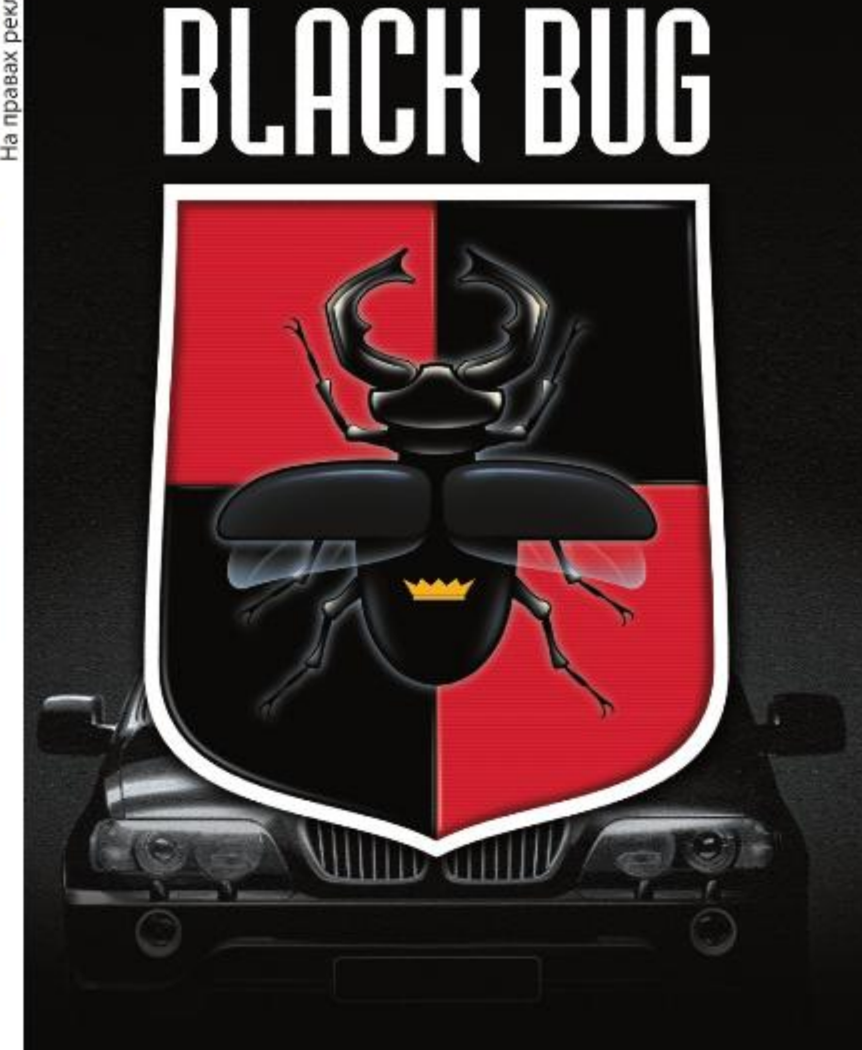
ДОЛГИЙ ПУТЬ К ПОБЕДЕ

На первом заседании сотрудника ДЕЗа не оказалось: их юрист заболел. Суд отложили еще на пару недель. Не пришел он и в следующий раз. Третье слушание тоже перенесли… На четвертое заседание от ДЕЗа опять никто не явился – мол, юрист занят. Тут терпение судьи лопнуло – он справедливо счел, что иск предъявлен не конкретному представителю, а организации, и решил рассмотреть дело. ДЕЗ, по мнению судьи, обладает достаточным штатом сотрудников для представления своих интересов в суде.

В судебном заседании мы пояснили, что на ДЕЗ «Алексеевский» в соответствии с нормативными актами г. Москвы возлагается обязанность следить за объектами благоустройства и озеленения. Работники этой организации обязаны ухаживать за зелеными насаждениями, следить за состоянием деревьев и кустарников. При этом в московских нормативных актах четко указано, что сухое или аварийное дерево подлежит вырубке. Фотографии, сделанные Алексеем, показали, что в основании тополя ствол был сгнившим; на наш взгляд, это и послужило причиной падения зеленого исполина. Почему работники ДЕЗ «Алексеевский» не проводили вырубку деревьев, представляющих опасность для жителей города? Неизвестно...

Выслушав наши объяснения, суд постановил удовлетворить исковые требования и взыскать с ответчика всю сумму ущерба. Мы добились справедливости – правда, потратив на это больше года... Надеемся, скоро у Алексея появится новый автомобиль.

Но история на этом, как оказалось, не закончилась. Видимо, местные органы власти решили навести порядок, не дожидаясь новых жертв, и распорядились… срубить все старые деревья в районе места происшествия! Мы, честно говоря, такого эффекта не ожидали. Надеемся, весной там появятся молодые саженцы. Только вот тополей больше не надо… □





Сервисный сбор

Каждый автомобилист знает, что самые неприятные проблемы – не с техникой, а с сервисом: речь о сложной системе взаимоотношений водитель-магазин-СТО и т. д. Консультирует Сергей Смирнов, заведующий отделом правовой информации «За рулем».

1

Покупая машину, позвонил в автосалон, узнал о моделях и ценах. Но на месте оказалось, что нужно доплатить за цвет, магнитолу, сигнализацию, подкрылки… Насчитали лишних 40 тысяч рублей. Когда же я сказал, что нужен «голый» автомобиль, пригрозили лишить гарантии, если магнитола и сигнализация будут установлены в другом месте…

ЕВГЕНИЙ, МОСКВА

Продавец, чем бы он ни торговал, не имеет права навязывать дополнительные услуги без вашего согласия! Отказать в продаже автомобиля, ссылаясь на то, что вы не хотите устанавливать дополнительное оборудование, он тоже права не имеет. Если же нештатное оборудование было установлено без вашего согласия и продавец требует произвести дополнительную оплату, вы вправе отказаться от исполнения договора или потребовать возмещения понесенных лишних затрат. Такое положение установлено статьей 16 Закона «О защите прав потребителей».

Гарантия – обязательство изготовителя (продавца) в течение определенного срока устранять за свой счет недостатки товара, возникшие по вине самого изготовителя. Поэтому лишить вас гарантии только из-за самого факта установки радиоаппаратуры в ином, чем автосалон, месте не могут. В гарантийном ремонте откажут, только если будет установлено, что проявившийся недостаток напрямую связан с установкой дополнительного оборудования. В этом случае вы сможете предъявить претензии по затратам на ремонт автомобиля к той организации, где было установлено соответствующее дополнительное оборудование.

2

Отремонтировали на станции сервиса автоматическую коробку передач; дали гарантию шесть месяцев. Но уже через несколько дней «автомат» вышел из строя. На СТО заявили, что поломка связана с неправильной эксплуатацией, и в гарантийном ремонте отказали. Я же уверен, что «автомат» вышел из строя как раз после ремонта – по вине работников автосервиса. Что в такой ситуации делать?

ВЛАДИСЛАВ, КРАСНОЯРСК

Для начала необходимо точно установить, в результате чего произошла поломка (если вина ваша, предъявлять претензии автосервису бессмысленно). Установить причину можно, обратившись к специалистам лицензированного экспертного бюро. Если дефект связан с неправильно выполненным ремонтом, вы вправе потребовать от станции сервиса бесплатно устранить недостатки и возместить убытки. Если вдруг вам откажут, можете обратиться на другую СТО и отремонтировать коробку там, а затем потребовать от «недобросовестного» автосервиса возместить все затраты. Кроме того, если в десятидневный срок ваши требования не будут удовлетворены, стоит потребовать дополнительно пеню в размере 3% от суммы, которую вы заплатили за ремонт. Пеня взыскивается за каждый день просрочки.

Если автосервис не удовлетворит ваши требования добровольно, нужно обратиться в судебные органы (по месту нахождения сервиса либо по месту вашего жительства) с исковым заявлением. Как показывает практика, вероятность выиграть такое дело (если, конечно, подтверждена вина сервиса) очень высока.

3

Решил помыть автомобиль и сделать химчистку салона. При выезде с автомойки увидел, что с правой стороны поцарапаны обе двери. В администрации заявили, что они здесь ни при чем, дескать, царапины были до того, как я поставил машину в бокс. Смогу ли получить компенсацию за повреждение автомобиля?

НИКОЛАЙ АЛЕКСЕЕВИЧ, ТОМСК

Теоретически вы можете предъявить требование о возмещении убытков, связанных с ремонтом автомобиля, а также о компенсации за потерю товарной стоимости. Скажу сразу, что выиграть такое дело будет непросто. Ведь в суде придется доказать, что автомобиль был поврежден именно на автомойке.

В качестве доказательств могут служить ваши и свидетельские объяснения, показания специальных приборов, документы, где отражено состояние автомобиля до того, как он попал в руки мойщиков. Если доказательств немного – шансы выиграть дело невелики. Если же при приемке автомобиля был составлен заказ-наряд, где фиксируется состояние автомобиля, и в нем отсутствуют данные о поврежденных дверцах, вероятность выиграть дело повышается. К сожалению, такие документы составляют очень редко. Чтобы в дальнейшем избежать подобного рода проблем, советую застраховать автомобиль по риску «Ущерб».

* * *

В любом случае не бойтесь отстаивать свои права. Закон «О защите прав потребителей» в большинстве случаев стоит на страже именно наших с вами прав. Как именно действовать в типичных для автовладельцев ситуациях, куда обращаться и какие бумаги писать, мы расскажем в одном из следующих номеров.

SL0206F036
Römer Kid Plus 06

ADAC

Осторожно, дети!

Детское кресло сегодня – обязательная принадлежность автомобилей с маленькими пассажирами. Рынок сидений огромен, выбор не прост. С результатами крэш-тестов немецкого автоклуба ADAC – одной из наиболее авторитетных организаций в деле безопасности – знакомит Юрий Нечетов.

В Канаде при выписке малыша из роддома родители должны предъявить… детское кресло. А если соседи или просто прохожие увидят, что вы без него везете ребенка в машине, тут же позвонят в полицию. Скажете, слишком? Зато там дети почти не гибнут в авариях.

С 1 января и у нас, вслед за всем цивилизованным миром, для перевозки детей в автомобиле стали обязательны специальные удерживающие устройства – в обиходе «детские кресла». Они на 90% (!) снижают риск травмирования ребенка и предотвращают три смертельных исхода из четырех!

МЕТОДИКА ИСПЫТАНИЙ

О классификации и принципах подбора кресел мы говорили (ЗР, 2006, № 5, 11). Внешний вид, удобство, цена – критерии важные, но не главные. Основной вопрос – насколько эффективно будет защищен ребенок при аварии.

На полигоне пассивной безопасности в немецком городке Лансберг ежегодно тестируют несколько десятков детских кресел. Чтобы отделить лучшее от хорошего, здесь приняты более жесткие, чем сертификационные, условия испытаний: фронтальный крэш-тест при скорости 64 км/ч. Каждую модель испытывают дважды с манекенами минимального и максимального размеров, соответствующих предельным значениям для группы. А еще ADAC проводит вовсе не предусмотренный сертификацией боковой удар при скорости 50 км/ч. Кроме того, дополнительные тесты проводят в положении кресла для сна, если оно предусмотрено конструкцией, а универсальные испытывают

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТОВ ДЕТСКИХ СИДЕНИЙ АВТОКЛУБОМ ADAC

Модель	Цена в Германии, евро	Цена в России, руб.	Безопасность	Удобство пользования	Комфорт	Уход	Общая оценка
Группа «0+» (от 0 до 13 кг)							
BEBE CONFORT Creatis	149	6900	4	4	4	4	4
Наиболее безопасная, удобная и простая в использовании модель со стабильно высокими показателями. Средние результаты при боковом ударе.							
BOBOBLINE Easybob Maxi SPP	132	–	4	4	3	4	4
Очень безопасная и простая в использовании модель с высокими показателями. Не очень четкая фиксация на сиденье автомобиля.							
CHICCO Autofix Plus	139	6100	4	4	4	3	4
Очень безопасная, удобная в пользовании, легкая модель. Нечеткая фиксация из-за неоптимального положения ремня, несколько ограничен обзор.							
CHICCO Synthesis X-Plus	99	3900	4	4	4	3	4
Очень безопасная, удобная в использовании и простая модель с высокими показателями. Не очень четкая фиксация в машине, грубый чехол.							
KIDDY Protect	84	3390	4	4	3	4	4
Очень безопасная модель. Сложные прокладка ремня, подгонка кресла по росту, пристегивание ребенка, неудобная подушка под бедрами.							
KIDDY Maxi Pro	129	4433	4	4	4	3	4
Довольно безопасная модель. Средние показатели при боковом ударе, неоптимальное положение ремня, сложное пристегивание ребенка, затруднения при чистке.							
MAXI COSI Cabrio	119	5740	4	4	4	4	4
Очень безопасная, простая и удобная в эксплуатации модель. Чехол нельзя стирать в стиральной машине.							
MAXI COSI CabrioFix + EasyFix (Isofix)	270–285	5540+5400	4	4	4	4	4
Очень безопасная и простая модель. Великолепно фиксируется в машине. Ограниченный обзор для ребенка, чехол плохо чистится.							
PEG PEREGO Primo Viaggio SIP	169	6143	4	4	4	3	4
Достаточно безопасная и простая модель. Нестабильная фиксация в машине, чехол плохо чистится, невнятная инструкция.							
RECARO Young Profi Plus Isofix (аналог STM Storchenmuhle Twin 0+)	230–240	7700+3900 (5650+3900)	4	4	4	3	4
Очень безопасная и простая модель, минимальные нагрузки в крэш-тестах. Посредственный обзор, чехол трудно чистится, недостатки в качестве отделки.							
ROMER Babysafe Plus	120–150	6000–6700	4	4	4	4	4
Достаточно безопасная и простая модель. Нестабильная фиксация в машине, плохой обзор, стирка чехла только вручную.							
ROMER Babysafe Plus Isofix	250–270	15 700–16 400	4	4	3	4	4
Достаточно безопасная, простая и легкая модель. Нестабильно при креплении ремнями (без системы Isofix), ограниченный обзор, ручная стирка чехла.							
STM Storchenmuhle Maximum SP	105	–	4	4	4	3	4
Достаточно безопасная и удобная в эксплуатации модель. Нестабильное крепление в машине из-за неоптимального положения ремня.							
CONCORD Baboo X-Line	100–116	5230	3	4	4	5	3
Хорошая модель, в основном высокие показатели, отличный чехол. Нестабильное и сложное крепление в машине, высокие нагрузки при боковом ударе.							
BEBE CONFORT Elios Safe Side	119–139	6000	4	3	4	3	3
Достаточно хорошая модель. Нестабильное положение, сложное крепление, очень плохой обзор, ручная стирка чехла.							
MAXI COSI Mico	60–70	4200	3	4	3	4	3
Неплохая модель. Контакт головы с дверью при боковом ударе, сложное крепление кресла в машине и детских ремней, грубый чехол.							

Модель	Цена в Германии, евро	Цена в России, руб.	Безопасность	Удобство пользования	Комфорт	Уход	Общая оценка
OSANN Carry Easy (аналог Kidsimsitz) Посредственная модель. Высокие нагрузки при боковом ударе, нет обивки в плечевой зоне, сложная регулировка встроенных ремней, противоречивая инструкция.	35–40	–	3	2	–	–	2
JANE Matrix Pro Модель с очень нестабильными показателями. Очень высокие нагрузки при фронтальном и повышенные при боковом ударах, сложное крепление, нестабильная фиксация, плохая обзорность, трудная очистка чехла, туманная инструкция.	199	8030	1	4	4	3	1
IWH Baby Primeur (Eurotex) Очень слабая модель. Очень высокие нагрузки в крэш-тестах, сложное крепление, сложная чистка чехла, туманная инструкция.	50	–	1	3	–	–	1
PEG PEREGO Navetta (группа «0», до 10 кг) В высшей степени слабая модель. При фронтальном ударе сломались крепления и кресло улетело вперед. Повышенная нагрузка на позвоночник при боковом ударе, сложная установка.	234	–	1	3	–	–	1
Универсальные групп «0-1» (от 0 до 18 кг)							
WAVO Fix XL Очень безопасная модель. Не самое удачное положение ремня, сложная установка, несколько ограниченный обзор, ручная стирка чехла.	257–281	–	4	4	4	3	4
BEBE CONFORT Iseos Safe Side Достаточно безопасная модель. Высокие нагрузки при фронтальном ударе, нестабильность и высокая вероятность ошибки при установке, сложная прокладка ремня, посредственный обзор, ручная стирка чехла.	174–194	9200	3	3	4	3	3
HTS BeSafe Kid Посредственная модель. Повышенные нагрузки при фронтальном столкновении, соскальзывает с сиденья, очень трудная установка, тяжело пристегнуть ребенка, большая масса, плохой обзор.	207–233	–	4	2	3	4	2
HTS BeSafe iZi Kid Посредственная модель. Заметные нагрузки при фронтальном столкновении, нестабильность и сложность крепления, тяжело пристегивать ребенка, большая масса, ограниченный обзор, ручная стирка.	299–340	–	4	2	3	3	2
CONCORD Ultimax Весьма посредственная модель. Средние показатели в крэш-тестах, сложный монтаж с очень высокой вероятностью ошибки, несколько ограниченная обзорность.	199–219	10 465	3	2	4	3	2
IWH Travel Basic Очень посредственная модель. Повышенная нагрузка при фронтальном и средняя при боковом ударе (голова контактирует с дверью), слабая фиксация, сложность в использовании, туманная инструкция.	60	–	2	2	4	4	2
OSANN Safety Plus/Safety Baby Обе модели в высшей степени слабые. Высокие нагрузки при фронтальном ударе, слабая нестабильная фиксация, сложное крепление с высокой вероятностью ошибки, сложно пристегнуть ребенка, непрактичное покрытие.	59/50–58	–	1	3/4	4/3	3	1
Универсальные групп «0-1-2» (от 0 до 25 кг)							
GRACO Cosmic Очень слабая модель. Нестабильная фиксация, неоптимальная прокладка ремня, сложная регулировка по возрасту, корректно пристегнуть ребенка просто невозможно из-за длинных тонких ремней, ручная стирка.	189–199	8300	1	2	4	3	1
Группа «1» (от 9 до 18 кг)							
BEBE CONFORT Iseos Safe Side Isofix Очень безопасная модель, достаточно простая в эксплуатации. Средние нагрузки при фронтальном ударе, большая масса, посредственный обзор, сложная очистка чехла.	340	15 755	4	4	4	4	4
ROMER Duo Plus (Isofix) Очень безопасная и простая в эксплуатации модель. Повышенные нагрузки при фронтальном ударе без якорного ремня, большая масса, ограниченный обзор.	245–265	15 000	4	4	4	4	4
ROMER King TS/King TS Plus Очень безопасное, комфортабельное и удобное в использовании кресло. Большая масса, ограниченный обзор у модели TS Plus.	160–190	9500–10 000	4	4	5/4	4	4
MAXI COSI Priorifix (Isofix) Очень безопасная и простая в установке модель. Большая масса, ограниченный обзор, сложная очистка чехла.	295–325	15 850	4	4	4	3	4

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТОВ ДЕТСКИХ СИДЕНИЙ АВТОКЛУБОМ ADAC

Модель	Цена в Германии, евро	Цена в России, руб.	Безопасность	Удобство пользования	Комфорт	Уход	Общая оценка
MAXI COSI Tobi Очень безопасная модель с минимальной вероятностью ошибки при использовании. Сложная очистка чехла.	230–250	11 000	4	4	4	4	4
HTS BeSafe iZi Comfort Очень безопасная и удобная модель. Возможна только ручная стирка чехла.	159–184	7510	4	4	4	3	4
MAXI COSI Priori XP Безопасная и легкая в использовании модель. Повышенные нагрузки при фронтальном ударе, допустима только ручная стирка.	179–199	9350	3	4	4	4	3
ROMER Lord Plus Безопасная и стабильная модель. Повышенные нагрузки при боковом ударе, невнятная инструкция, сложная очистка.	150–180	6950	3	4	4	4	3
STM STORCHENMUHLE Primus Достаточно безопасная и очень комфортабельная модель. Повышенные нагрузки при фронтальном ударе, большая масса.	195	–	3	4	5	3	3
CHICCO Key1 Достаточно безопасная модель. Повышенные нагрузки при фронтальном ударе, поворачивается при натяжении ремня, большая масса, ручная стирка.	169	7000	3	4	4	3	3
IWH Kids Club Дешевая и очень посредственная модель. Ломкий непрочный каркас, возможна неправильная установка столика, тонкий чехол, нет инструкции и ярлычков (только на коробке), тесное, нет положения для отдыха.	10	–	4	2	–	–	2
CHICCO Zenith Очень слабая модель, хотя при боковом ударе нагрузки минимальные. Очень высокие нагрузки при фронтальном ударе, нестабильное положение в машине, велика вероятность неправильного пристегивания ребенка, плохой обзор, ручная стирка.	179	5740	1	1	4	3	1
Универсальные групп «1-2-3» (от 9 до 36 кг)							
KIDDY Life Plus/Life Pro Очень безопасная модель. Повышенные нагрузки при фронтальном ударе, устойчивость сильно зависит от формы автомобильного сиденья, сложная подгонка по размеру.	198–218/ 249	9633/10 153	4	4	4	4	4
NANIA Dream Way SP Безопасная модель. Контакт ремня с шеей при фронтальном ударе и головы с дверью при боковом, неустойчивое положение на сиденье, посредственное описание.	70–90	–	4	2	4	4	3
RECARO Start Pro Достаточно безопасная модель. Повышенные нагрузки при фронтальном ударе, в том числе на живот (от ремня) из-за большой массы, неудобная прокладка ремня.	325–365	13 280	3	4	4	4	3
BRITAX Evolva 123 Ultra Достаточно безопасная модель. Повышенные нагрузки при фронтальном ударе, нестабильное положение в автомобиле, плохой обзор, сложная очистка, посредственная инструкция.	180	–	3	4	4	4	3
STM Storchenmuhle Starlight/ Starlight SP (аналог RECARO Young Sport) Достаточно безопасная модель. Контакт ремня с шеей при фронтальном ударе, нестабильное положение в автомобиле, посредственный обзор.	180/ 199	8700/8700 (11 245)	3	4	4	4	3
HTS BeSafe 1-2-3 Europe Достаточно безопасная модель. Повышенные нагрузки при фронтальном ударе (сломался подголовник), посредственное описание.	98–124	4107	3	4	4	3	3
FISHER PRICE Safe Voyage 3 stage booster Посредственная модель. Повышенные нагрузки при ударах, нестабильное положение, необходимость демонтажа спинки в старшей группе, трудоемкая очистка.	139	–	2	4	4	3	2
CONCORD Trimax X-Line Весьма посредственная модель. Высокие нагрузки при крэш-тестах, высокая вероятность ошибки при установке, короткая спинка, правильно пристегнуть ребенка невозможно, жесткий чехол, ручная стирка.	136–156	6800	2	2	3	4	2

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТОВ ДЕТСКИХ СИДЕНИЙ АВТОКЛУБОМ ADAC

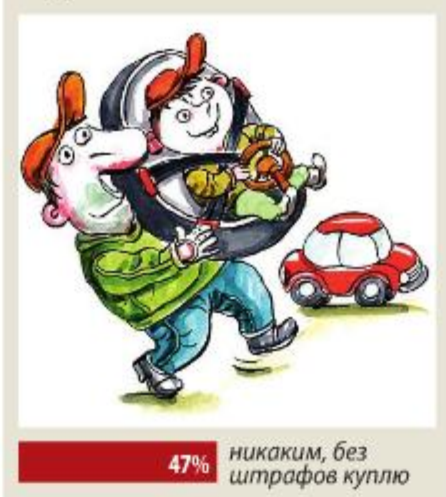
Модель	Цена в Германии, евро	Цена в России, руб.	Безопасность	Удобство пользования	Комфорт	Уход	Общая оценка
Универсальные групп «2-3» (от 15 до 36 кг)							
 **MAXI COSI Rodi XP**	119	6780	4	5	4	4	4
Очень безопасная и простая в использовании модель. Нестабильное положение в автомобиле, ручная стирка чехла.							
CONCORD Lift Protect	99	5300	4	5	4	4	4
Очень безопасная и удобная в использовании модель. Несколько повышенные нагрузки при лобовом ударе, нестабильное положение, ограниченный обзор.							
  **CONCORD Lift Evo PT**	129–149	6000	4	5	4	3	4
Очень безопасная и простая в использовании модель. Несколько повышенные нагрузки при фронтальном ударе, нестабильная фиксация в автомобиле.							
 **CYBEX Solution Plus** (CYBEX Solution)	120	–	4	5	5	4	4
Очень безопасная и удобная в использовании модель. Средние нагрузки при фронтальном ударе, нестабильное положение в автомобиле.							
ROMER Kid Plus 06	135–145	7700	4	5	4	4	4
Очень безопасная и удобная в использовании модель. Не очень надежная фиксация в автомобиле.							
 **BOBOBLINE Multibob SPP**	154	–	3	4	4	3	3
Достаточно безопасная и удобная в использовании модель. Средние нагрузки при крэш-тестах (легкий контакт с дверью), нечеткая фиксация в автомобиле, трудоемкая очистка.							
 **CHICCO Key 2-3**	129	6500	3	4	4	4	3
Достаточно безопасная и простая в использовании модель. Повышенные нагрузки при фронтальном ударе, нестабильное положение в автомобиле, сложная очистка.							
JANE Indy Plus Team	159	5299	3	4	4	4	3
Достаточно безопасная и весьма оригинальная модель с Isofix и штатными ремнями. Повышенные нагрузки при фронтальном ударе, диагональный ремень сместился на шею, поясной сдавил брюшную полость.							

по полной программе в каждой из групп.

Общую оценку определяют по двум основным параметрам – безопасность и удобство пользования (см. табл.).

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Каким должен быть штраф, чтобы все покупали детские сиденья?



47% *никаким, без штрафов куплю*

26% *большим (5000 руб.)*

27% *любым, все равно не стану покупать*

Оценка главного критерия – безопасности складывается из нескольких составляющих. По 40% приходится на объективные результаты фронтальных и боковых ударов, еще 10% дает субъективная оценка встроенных ремней, по 5% остается на устойчивость кресла и удобство опоры для головы.

Повышенное внимание удобству пользования объясняется тем, что простота, однозначность и безошибочность установки кресла напрямую влияют на его эффективность при аварии. Специальные исследования показали, что до 56% люлек, ориентированных лицом назад, устанавливают неверно, а четырехточечной системой фиксации неправильно пользуются свыше 90% родителей! Проверку проводят на четырех моделях автомобилей с разными типами кузовов: трехдверном хэтчбеке C-класса, пятидверном D-класса, седане E-класса, мини-вэне. В общей оценке удобства пользования оценка вероятности неправильной установки составляет 40%, по 25% приходится на удобство застегивания и расстегивания ремней и установки-снятия кресла, еще 10% – наличие и понятность инструкции.

Кузов автомобиля с детскими креслами установлен на подвижную тележку. Разогнавшись по рельсам, она ударяется в гидравлический амортизатор – так достигается требуемое замедление.



Два дополнительных параметра – комфортабельность и уход за креслом хотя и важны, на общую оценку не влияют.



Безошибочная установка кресла напрямую влияет на его безопасность, именно поэтому ADAC одинаково строго оценивает эти два параметра.

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

В Европе одновременно действуют две редакции Правил ECE R44, регламентирующих требования к детским креслам. По более мягким ECE R44/03, остающимся в силе до 2009 г., скорость соударения при фронтальном крэш-тесте составляет 36 км/ч, а замедление кузова автомобиля, в котором установлено кресло, – 33 g. Более жесткие новые ECE R44/04 увеличивают скорость уже до 50 км/ч и перегрузку до 35 g – десятикилограммовый малыш будет давить на ремни с усилием 350 кг! Предельно допустимые перегрузки, действующие на грудь (55 g) и на позвоночник (30 g), остались неизменными, а показатель для головы даже снижен с 80 до 60 g (сравните: для взрослых пассажиров допустимо 88 g). Кроме того, переднее сиденье теперь устанавливают в самое заднее положение и сильнее, до 25° наклоняют спинку. По какому варианту сертифицировать продукцию – дело производителя, но во втором случае кресло – более безопасное и это нужно учитывать при покупке. Сейчас почти все крупные производители ориентируются на новые правила.

Комфорт оценивают с манекенами и детьми при многократной установке на все разрешенные места в тестовых автомобилях: по 1/3 общей оценки дают опора для ног, обивка, обзор. Потребительские свойства субъективно определяют, исходя из удобства чистки и ремонта (по 50%).

Итоговые оценки выставляют по пятибалльной шкале: 5 – исключительно высокие рекомендации; 4 – хорошие рекомендации; 3 – рекомендовано; 2 – рекомендовано в случае отсутствия кресел более высокого качества; 1 – не рекомендовано.

Оценки, разумеется, ни в коем случае не заменяют и не отменяют сертификации; скорее, показывают запас, с которым преодолена планка минимальных требований.

ХОРОШО ИЛИ... ЛУЧШЕ?

В таблицу сведены результаты тестов ADAC за 2003–2006 гг. по креслам, которые уже продаются в России или могут здесь появиться в ближайшее время. Интересно, что отличных итоговых оценок нет, хотя в отдельных номинациях «пятерки» встречаются.

Отметим, что кресла с системой «Изофикс» не демонстрируют заметного преимущества над моделями с креплением штатными ремнями автомобиля, при условии правильной установки последних. Преимущество «Изофикса» не столько в большей безопасности, сколько в безошибочности установки.

Отрадно, что абсолютное большинство современных моделей получило положительные оценки, даже допустимых «двоек» – минимум. Однако есть в графе итоговых оценок и шесть «единиц». Все получены моделями 2003–2004 гг., которые еще можно встретить на российских прилавках. Не подвергая сомнениям сертификаты, подчеркну: кресла обладают минимальным запасом прочности, спасовали при небольшом ужесточении условий. Наибольшее количество «единиц» и «двоек» в группах «0+» и «0-1», поскольку очень сложно оптимизировать конструкцию под столь сильное изменение габаритов ребенка. Ведь его масса меняется от 3,0–3,5 кг при рождении до предельных 13 и 18 кг – на 300–500%! Вывод – не стоит гнаться за универсальностью в младенческих категориях, лучше ориентироваться на проверенные модели «0+».

И наконец, ADAC проверяет, прежде всего, модели, представленные в Германии, поэтому некоторые кресла и даже производители остались за «кадром». Из представленных в России – в частности, Baby Relax, Brevi, Cam, Casualplay, Inglesina, Neonato, Ramaro, Safety. Кроме того, у нас продают кресла из Восточной Европы, Азии – они, как правило, значительно дешевле именитых и в первую очередь привлекают внимание покупателей. Мы намерены вскоре ликвидировать эти «белые пятна» в наших познаниях. □



На вопросы читателей отвечает заместитель начальника ДОБДД МВД России генерал-майор милиции Александр ЯКИМОВ

Нормативные правовые акты, упоминаемые в ответах ДОБДД МВД РФ читателям «За рулем»:

Ответы 1

Правила сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений. Утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1999 г. № 1396.

Ответ 4

ГОСТ Р 41.48–2003 «Единообразные предписания, касающиеся сертификации транспортных средств в отношении установки устройств освещения и световой сигнализации».

1. Действительно ли с нынешнего года надо сдавать экзамены на категорию «ВЕ», если я собираюсь управлять легковым автомобилем с прицепом?

В. ТИТОВ, СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛ.

Согласно Правилам сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений, в настоящее время водители, имеющие право на управление транспортными средствами категории «В», могут управлять ими также при наличии прицепа в двух случаях: 1) если разрешенная максимальная масса прицепа не превышает 750 кг; 2) если разрешенная максимальная масса прицепа не превышает массы снаряженного автомобиля, а разрешенная максимальная масса такого состава ТС не превышает 3500 килограммов. Если эти условия не выполняются, то для управления таким составом транспортных средств необходимо пройти соответствующую подготовку, сдать квалификационные экзамены и получить водительское удостоверение с разрешающими отметками в графах «В» и «Е». При этом следует иметь в виду, что в соответствии со статьей 25 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» право на управление составом ТС предоставляется лицам, имеющим право на управление транспортным средством категории «В» и стаж управления им не менее 12 месяцев. Каких-либо изменений в существующий порядок не вносилось.

2. Какие права нужны, чтобы управлять автомобилем ГАЗ-53 с фургоном, оборудованным для перевозки шести пассажиров?

А. МИХАЙЛОВ, АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛ.

В соответствии с пунктом 22.1 Правил дорожного движения Российской Федерации перевозка людей в кузове грузового автомобиля должна осуществляться водителями, имеющими удостоверение на право управления ТС категории «С» и стаж управления транспортным средством данной категории более трех лет. Однако для перевозки более восьми человек, включая пассажиров в кабине, требуется водительское удостоверение категорий «С» и «D», а также наличие не менее чем трехлетнего стажа управления ТС обеих категорий.

3. Нужно ли нотариально заверять доверенность на право управления транспортным средством, которая выдана в порядке передоверия?

Г. ЛЕТУНОВСКИЙ, УЛЬЯНОВСК

Статья 187 Гражданского кодекса Российской Федерации требует, чтобы доверенность, выданная в порядке передоверия, была нотариально удостоверена. Разумеется, это относится и к доверенности на право управления ТС.

4. Можно ли самостоятельно установить противотуманки на «Джип-Чероки»? Если можно, то каковы требования к их установке?

Х. МАРТАЕВ, ИНГУШЕТИЯ

В соответствии с ГОСТом на автомобилях допускается установка двух противотуманных фар со светом огней белого или желтого цвета. Примите во внимание, что расстояние от внешнего габарита транспортного средства до противотуманной фары не должно превышать 400 мм. На легковом автомобиле противотуманные фары должны быть установлены на высоте 250–800 мм над поверхностью грунта, но не выше фар ближнего света.

5. У меня ВАЗ-2101 1973 года выпуска. Не будет ли проблем в связи с тем, что габаритные огни и поворотники совмещены в одном световом приборе и светят белым цветом?

В. ВОРОНИН, РОСТОВ-НА-ДОНУ

Количество, тип, цвет, расположение и режим работы внешних световых приборов должны соответствовать конструкции транспортного средства. Поскольку описанное вами совмещение внешних световых приборов конструкцией ТС предусмотрено, оснований для запрещения эксплуатации нет.

6. Собственник автомобиля живет в Рязани, однако машина стоит на учете и эксплуатируется по доверенности в Калуге. Какой территориальный коэффициент должен применяться при страховании гражданской ответственности?

О. ДАВЫДЕНКОВ, КАЛУГА

В соответствии с Федеральным законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» коэффициенты, входящие в состав страховых тарифов, зависят от ряда факторов, в том числе от территории преимущественного использования ТС. Согласно постановлению Правительства РФ, указанная территория определяется исходя из места жительства (нахождения) собственника ТС. В вашем случае будет применяться коэффициент 1,3.

7. «Автогражданку» оформил на полгода. Можно ли заплатить транспортный налог тоже за полгода?

И. ГИЛЬФАНОВ, НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ

В соответствии с главой 28 Налогового кодекса Российской Федерации при регистрации транспортного средства и (или) снятии его с учета исчисление суммы налога производится с учетом коэффициента, определяемого как отношение числа полных месяцев, в течение которых данное ТС было зарегистрировано на налогоплательщика, к числу календарных месяцев в налоговом периоде, которым является календарный год. При этом месяц регистрации

ТС, а также месяц его снятия с регистрации принимается за полный.

8. Прежний владелец машины получил талон техосмотра до 2007 года. Должен ли я проходить техосмотр, после того как перерегистрировал машину на свое имя (и получил новые номера)?

Л. ПОТЕМКИН, БРЯНСКАЯ ОБЛ.

В талоне о прохождении государственного технического осмотра содержатся сведения о государственном регистрационном знаке, поэтому вам необходимо получить новый талон. В соответствии с Положением о проведении государственного технического осмотра внесение в регистрационные документы на транспортное средство изменений, связанных с изменением сведений о собственнике (представителе собственника) или заменой государственного регистрационного знака, и выдача в связи с этим нового талона о прохождении государственного технического осмотра производятся без проверки технического состояния транспортного средства.

9. Купил легковой автомобиль в конце 2005 года и прошел техосмотр в январе 2006 года, получив талон с числом «2007». Однако, насколько я знаю, следующий осмотр я должен проходить в январе 2009 года. Кто прав: я или ГАИ?

А.АНАНЬЕВ, ТАМБОВСКАЯ ОБЛ.

Все зависит от того, в каком году выпущено ваше транспортное средство. Легковые автомобили подлежат осмотру со следующей периодичностью: зарегистрированные в установленном порядке в Госавтоинспекции и прошедшие первый государственный технический осмотр до 31 декабря года, следующего за годом изготовления транспортного средства, – через 36 месяцев; с года выпуска которых прошло не более 7 лет, включая год выпуска, – каждые 24 месяца; с года выпуска которых прошло более 7 лет, включая год выпуска, – каждые 12 месяцев.

10. Что мне грозит, если я везу ребенка без детского сиденья? Кого накажут: водителя, родителей или ребенка?

И. ШЛЯХТО, НОВОСИБИРСК

Требование об использовании в установленных случаях детских удерживающих устройств содержится в пункте 22.9 Правил дорожного движения. Нарушение данного требования влечет ответственность по части 1 статьи 12.23 КоАП РФ в виде предупреждения или наложения административного штрафа в размере одного минимального размера оплаты труда. Поскольку перевозку осуществляет водитель ТС, то он и будет привлечен к ответственности.

Нормативные правовые акты, упоминаемые в ответах ДОБДД МВД РФ читателям «За рулем»:

Ответ 5

Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств. Приложение к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Утверждено постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090.

Ответ 6

Постановление Правительства Российской Федерации от 8 декабря 2005 г. № 739 «Об утверждении страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, их структуры и порядка применения страховщиками при определении страховой премии».

Ответы 8, 9

Положение о проведении государственного технического осмотра автомототранспортных средств и прицепов к ним ГИБДД МВД России. Утверждено постановлением Правительства Российской Федерации от 31 июля 1998 г. № 880.



Страна оленья

В январе 2007 года Горьковскому автозаводу исполнилось 75 лет. Принять участие в юбилейных торжествах пригласили и читателей ЗР. Стол для них, разумеется, накрыли особенный – наряду с обычными, там были и блюда автодегустации. Пробу снял Евгений Борисенков. Фото: Георгий Садков.

В МИРЕ ЖИВОТНЫХ

Из всей представленной на мероприятии техники размером и статью выделялся «Тигр» – гражданский отпрыск целого семейства специальных транспортных средств. Впечатлило все: мощная рама, циклопические рычаги независимой торсионной подвески, злая вседорожная трансмиссия с кулачковыми самоблокирующимися дифференциалами и колесными редукторами, огромные шины с централизованной подкачкой, клиренс 400 мм… Под коротким угловатым капотом притаился дизельный «Камминс» мощностью 205 л. с. За ним, занимая часть пассажирского отсека, расположились механическая коробка передач собственной конструкции и раздаточная коробка с прину-



дительной блокировкой межосевого дифференциала. Короче говоря, БТР в штатском. Вместе с тем у авто обнаружились и вполне легковые опции – ABS, кондиционер, кожаный салон. За доплату можно установить импортный «автомат» и предпусковой подогреватель, но для столь непродолжительного теста мы их не заказывали.

Другой обладатель собственного «зверского» имени – «Соболь» сперва показался хорошо знакомым. Однако вскоре выяснилось, что эта модель перспективная – поскольку оснащена уже давно используемым на «волгах» двигателем «Крайслер». Для адаптации потребовалось лишь изменить конструкцию масляного щупа да переписать программу блока управления. Нижегородцы обещают также модернизированные бамперы, панель приборов и обивки дверей, однако версия с новым обвесом к нашей дегустации не поспела.

А вот симпатичный ярко-красный пикап с рабочим названием «Сити-вэн» оказался блюдом уникальным. Причем в прямом смысле: построенный на адаптированных агрегатах «Волги» и «Соболя», ходовой макет существует в единственном экземпляре. Так что наши читатели оказались первыми экзаменаторами будущей машины! Изготовили ее по обходной технологии – сварной металлический каркас облицевали пластиковыми панелями. Рассчитан фургон на 800 кг груза при полной массе 2,2 тонны. На опытном образце стоит двигатель «Крайслер» (все тот же 2,4L DOHC), однако в серию могут пойти и другие версии, включая дизельный «Штайр». К сожалению, авто не успели

НА ВКУС И ЦВЕТ



Наталия Бочарова,
Нижний Новгород, специалист по рекламе. Ездила на автомобилях ВАЗ, УАЗ, ГАЗ, «Пежо-206» и… тракторах. Водительский стаж – 3 года. Заядлый автолюбитель.



Оксана Николайчук,
Нижний Новгород, начальник отдела компании сотовой связи. Ездила на автомобилях «Дэу-Тико», «Матиз», «Альфа-Ромео 156», «Форд-Фокус 2», «КИА-Церато». Водительский стаж – 4 года. Опытный автопутешественник.



Роман Кузьмичев,
27 лет, Павлово, предприниматель. Ездит на автомобиле «Мицубиси-Каризма». Водительский стаж – 9 лет. Сторонник принципа «тише едешь – дальше будешь».



«Тигр»

Восхитительный монстр! Мощный, тяжелый – настоящий мужской автомобиль. Тем выигрышнее за рулем смотрится женщина, благо обуздать зверя нетрудно. А вот пассажиру в мчащемся по бездорожью вездеходе страшновато – срабатывает «легковой» стереотип.

Большой, убедительный, но в хозяйстве бесполезный. Для обычного частника опасен – благодаря грозному виду создает иллюзию вседозволенности. Салон аскетичный, но если обить матами в цветочек, вполне подойдет и для женщин.

Зверь-машина! Хорош и в статике, и на ходу. Удобство и комфорт здесь уходят на второй план, главное – проходимость. Из недостатков – нечеткое переключение передач и маленький багажник. С такой машиной не на кротов ходить, а меж тем медведь туда не поместится.



«Соболь»

Несмотря на сходство с «Газелью», это все же совсем другая машина. Легковой ее не назовешь, но и на грузовик не похожа – какие-то промежуточные ощущения. Мне бы такая пригодилась, чтобы отправиться в путешествие всей семьей. Для города великовата – трудно парковать.

Прежде микроавтобусом не управляла – не было необходимости. Думала не смогу, но села и поехала. Машина шустрая и удобная, однако на скользкой дороге непредсказуема. Побывав в шкуре профессионала, поняла, сколь нелегок их труд – впредь буду относиться к ним уважительнее.

Главное достоинство новой модификации – тяговитый и эластичный мотор. Хороша и посадка – высоко сижу, далеко гляжу. Отсутствие систем безопасности при нашем сервисе и качестве изготовления – несомненный плюс: меньше хлопот в эксплуатации. Кузов чересчур хлипкий – дребезжит.



«Сити-вэн»

Стильный автомобиль – не хуже иномарки! Красивая снаружи и внутри. Отменная эргономика, отличные зеркала. Наконец-то создатели все продумали до мелочей – так бы и дальше. Зря не начали с пассажирской версии – интерес к машине вырос бы в разы.

Очень понравился дизайн – прежде ГАЗ ничего подобного не делал! Как появится в версии мини-вэна, сразу же приобрету себе. Правда, если в серии машину оснастят всеми системами безопасности европейского уровня. И кузов пусть сделают металлическим – пластик больно хрупок.

Смотрится хорошо и удачно скомпонован. Отличная обзорность, стильные панель приборов и руль. Хорошо, что построен на базе «Волги» – глядишь, у владельца будет меньше проблем с запчастями. Пластиковый кузов хоть и не гниет, зато с трудом поддается ремонту – я за оцинкованную сталь.



«Себринг»

Седаны недолюбливаю за непрактичность, но этой машине простила все! Вид летящего по трассе авто завораживает. На ходу удобная, мягкая. К «автомату» сразу привыкла – работает четко и не отвлекает от дороги. Хорошо, что все электрифицировано – не надо крутить-нажимать с риском для ногтей. Самый высокий уровень безопасности.

Аппетитный автомобиль – просто слюнки текут! Очень комфортный и динамичный (не по спидометру – по ощущениям). Жаль, дорожный просвет маловат – колдобин и ям в нашем городе хватает! Предпочла бы механическую коробку передач – она дает дополнительный шанс вмешиваться в управление, а значит – более безопасна.

Большой, семейный, с задумчивой автоматической трансмиссией – мне идеально подходит. Большой плюс, что мотор из одной линейки с остальными машинами. Покорил плавный ход, пусть в ущерб управляемости. Люблю комфорт – если средства позволят, купил бы все опции. Жаль, что мал дорожный просвет.

		
Александр Тимохин, 38 лет, Нижний Новгород, бортмеханик вертолета Ми-8. Ездил на автомобилях ГАЗ, ВАЗ. Водительский стаж – 7 лет. Стремится взять от машины все и чуть-чуть сверху.	**Вячеслав Мольков,** 41 год, пос. Воротынец, служащий. Ездит на автомобиле ВАЗ-2110. Водительский стаж – 23 года. Уверен, что вещи живут долго только в умелых руках.	**Любовь Петрова,** Нижний Новгород, инженер. Ездила на автомобилях ВАЗ, ГАЗ, «Мицубиси-Лансер». Водительский стаж – 8 лет. Практически профессиональный дегустатор.
Снаружи велик, внутри тесен – в охотничьей экипировке едва повернешься. Слишком мало места возле рычага коробки – неудобно переключать передачи. Слаба печка – в салоне прохладно! Мощная подвеска обеспечивает отменную проходимость, однако запас тяги мал.	Хоть называется «Тигр», внешне больше напоминает носорога. Через окна-бойницы плохой обзор, хотя в такой машине смотреть, куда едешь, не обязательно. Управлять непривычно – перед препятствием надо не притормаживать, а давить на газ. Короче – танк на колесах.	Автомобиль типично мужской – аскетичный и грубый, но для уверенной в себе женщины вполне годится. Тем более что для управления много силы не требуется. «Тигр» может то, на что способен не каждый – ехать поперек колеи! Ради этого ему стоит простить все неудобства.
Понравились просторный салон и отменный обзор с места водителя. Двигатель хорош по всем показателям, но дизель все же предпочтительней. Все прочее оставляет желать лучшего, включая дизайн. Особо огорчила подвеска – тряская и хлипкая.	Пресная машина – ничего принципиально нового в ней не увидел. Разве что двигатель стал получше тянуть с «низов». А еще понравилась печка в салоне – там периодически грелись все участники дегустации.	Машина удобная и предсказуемая. Ни отторжения, ни всплеска эмоций не вызывает. Двигатель «Крайслер» чуть тише и чуть резвее предшественника. Удобна для выездов на пикник, но по хорошей дороге – иначе можно и недоехать. Большой плюс – невысокая цена.
За дизайн и эргономику – твердая «пятерка». Подвеска хороша лишь для города, на селе будет слабовата. Хорошо, что построили утилитарный автомобиль-фургон. Мини-вэн хорошо не сделают, а лишь загубят идею.	Отличная альтернатива «каблучку» и «четверке». А вот мини-вэн из него делать не стоит – зачем создавать конкурента «Соболю»! Начинка великолепная, но тормоза слишком чуткие, возможно, груженой машине будут в самый раз.	Улыбчивый, добрый автомобиль. С ним даже «волговская» начинка воспринимается по-другому – современно, плотно и комфортно. Великолепный обзор, сидишь, словно в витрине. Очень удобны наружные зеркала. В качестве мини-вэна смотрелся бы интереснее, особенно в нашей ценовой нише.
Кроме свежего дизайна и приятной подвески хорошего мало: низкая посадка, давящий потолок. Скверная эластичность – наверняка затягиваются обгоны. ABS терпима лишь со 120 до 40 км/ч – далее идет недопустимый треск. Кожа в качестве обивки не годится – негигиенична. Более полной оценки дать не могу – условия полигона не позволяют.	Понравились: высокая плавность хода, отменная шумоизоляция, тяговитый мотор, работа гидроусилителя, «автомата» и печки, 92-й бензин. Кожаный салон красив и практичен. Не доволен низкой посадкой, узким задним диваном, слишком глубоким багажником. Одним словом, отличный автомобиль для автобанов, которых у нас нет.	Большие свесы и малый просвет придают силуэту стремительность, но для наших дорог не годятся. С электрификацией и автоматизацией тоже перебор – этот автомобиль сам рулит водителем. Обшитый кожей руль приятен на ощупь, но ее лучше оставить животным. Впрочем, кое-что практично – складывающиеся спинки и полноразмерное запасное колесо.



ОТВЕДАЙ НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ!

Вопросы смотри на обороте

Ф. ______

И. ______

О. ______

Адрес ______

______

______

______

Телефон ______

E-mail ______

______

1. Каким автомобилем управлял, стаж ______

______

______

______

2. Пол: ☐ М ☐ Ж

3. Возраст ______ лет

4. Образование ______

______

5. Профессия ______

______

______

Желающих участвовать в конкурсе просим заполнить анкету, вырезать и отправить конверт с пометкой

«Автодегустация»

по адресу:

107045, Москва, Селиверстов пер., 10, редакция «За рулем».

Можно анкету отправить и по e-mail: **exp@zr.ru**.

Незаполненные анкеты к участию в конкурсе не допускаются.

оборудовать по сезону – летняя резина и, главное, отсутствие отопителя несколько охладили восторг первооткрывателей.

Заокеанский продукт «Крайслер-Себринг» попал на стол не случайно. Вскоре (по планам, уже в 2008 году) он сменит имя (возможно, позаимствовав его у представителя местной фауны) и место

ВОПРОСЫ

1. На чистом и сухом покрытии лучшие сцепные свойства будут у шин:

- ☐ новых;
- ☐ изношенных на 50%;
- ☐ изношенных на 100%.

2. Реле в электрооборудовании автомобиля нужны для:

- ☐ развязки сильно- и слаботочных цепей;
- ☐ упрощения установки дополнительного оборудования;
- ☐ сокращения длины проводов.

3. Клиренс – это расстояние от полотна дороги до:

- ☐ низшей точки автомобиля;
- ☐ наиболее уязвимой точки;
- ☐ низшей точки переднего бампера.

4. Основное преимущество активной антенны – это:

- ☐ высокое качество приема;
- ☐ удобство монтажа;
- ☐ возможность работы в режиме передачи.

5. Тепловой КПД современного двигателя внутреннего сгорания составляет около:

☐ 5%; ☐ 25%; ☐ 50%.

рождения, прописавшись на конвейере ГАЗа. Подтверждение тому – лицензия на производство и начавшиеся поставки оборудования. Конкретные комплектации уточняются, но нам, похоже, достался люксовый вариант. А как еще назвать версию с кожаным салоном, полным электропакетом, кондиционером и автоматической коробкой? Интересно, что и здесь стоит тот же самый «Крайслер-2,4L», только поперек, что потребовало несколько иного навесного оборудования. Однако взаимозаменяемость основных деталей полностью сохранена. Элегантный седан оснащен как активными, так и пассивными средствами безопасности – ABS, ESP, двумя подушками и боковыми занавесками безопасности, креплениями для детских сидений.

Дегустацию провели на испытательном полигоне ГАЗа, что называется, в родной для всех стихии – легковушки оккупировали скоростной трек, «Тигр» покорял вездеходную спецдорогу.



В кабине «Тигра» оказалось прохладно.

Зато под капотом – в самый раз!

На конкурсе красоты победил «Себринг»

Погода участникам благоволила – мороз и солнце. По счастью, грязь как следует промерзнуть не успела, а вот асфальт покрылся внушительной коркой льда, что добавило остроты, особенно при опробовании «Сити-вэна» – выставочный автомобиль, как помните, был без печки, к тому же на летних шинах… Впрочем, все остались довольны – дегустаторы даже сохранили достаточно сил для исторической викторины, предложенной заводчанами. Победители удостоились призов, остальные обогатились знаниями.

ЛЮДИ И МНЕНИЯ

Обо всех машинах, принявших участие в этой автодегустации, ЗР в свое время уже рассказывал. Но одно дело – профессионалы, другое – пусть искушенные, но любители. Надеемся, их скромный вклад добавит в нарисованную нашими экспертами картину новые, весьма существенные штрихи. □



До Москвы – 29 000 км

Отдел спецпроектов ЗР

Со времен Магеллана кругосветные путешествия привлекают магией своего замысла. Правда, в автомобильную эпоху они перестали быть уделом избранных. Очередной пример недавно продемонстрировал Юрий Гейко, ведущий программы «Автоликбез» на «Авторадио».

Маршруты на север или на юг заканчиваются на полюсах планеты. А вот, скажем, на восток можно ехать бесконечно. И вовсе не обязательно на одном автомобиле – как, собственно, и поступил Юрий Гейко.

Очередную пробежку навстречу Солнцу начала ижевская «КИА-Спектра» 28 августа (в день рождения организатора пробега) от Красной площади столицы. На первом этапе «Спектре» предстояло



Алексей Лысенков и Юрий Гейко вновь подтвердили: Земля круглая!

Говорят, один из первых светофоров Новосибирска когда-то установили именно на этом месте.

Огни восточного маяка зовут в Россию, но мы вернемся сюда с запада.

В такой боевой раскраске автомобиль-путешественник не терялся в толпе.



Берег Японского моря достигнут – впереди другие континенты.

Американец по имени Женя Гречко (справа) – местный дальнобойщик на красном «Вольво» – активно корректировал маршрут экипажа. Спасибо, Евгений!

пройти от Москвы до Владивостока.

Сравнивать Россию с остальным миром трудно. Конечно, дальние страны всегда будут манить неизвестностью и экзотикой – особенно тех, кто нечасто бывает за рубежом. Но по уровню впечатлений, по степени экстрима, по благожелательности населения наша страна – лидер. Плохие дороги? Да, но зачем Путешественнику хорошие? В конце концов вокруг света можно быстренько пропутешествовать и пассажиром – достаточно несколько раз пересесть с одного «Боинга» на другой. Но ведь не для того же мы садимся за руль!

Когда российский Восток остался позади, экипаж переправился на пароме в Южную Корею – на «историческую» родину «Спектры». Однако везти ее через Тихий океан резона не было – зачем? Ведь морское путешествие – слишком долго, а перевозка машины по воздуху – слишком дорого. Пришлось вспомнить классику: герой жюль-верновского романа, совершивший кругосветку за 80 дней, был вынужден в силу обстоятельств то и дело менять транспорт, не выходя при этом из бюджета. Так и сделали – «кореянку» отправили... поездом в Москву, а оттуда – в Лиссабон. А пересекать Америку от Тихого океана до Атлантического решили на автомобиле, арендованном в Сан-Франциско.

Вопреки расхожему мнению, американские дороги нельзя назвать идеально ровными. В крупных городах, таких как Нью-Йорк, встречаются даже настоящие выбоины. Впрочем, американских дорожников в бездействии не обвинишь: ремонт в США – процесс перманентный. Как только бригада рабочих заканчивает латать какой-то протяженный участок, она сразу же отправляется в его начало и принимается за дело снова. Зато обочины организованы грамотно – они в любую погоду остаются четкими и чистыми. Из нюансов местных ПДД обратили на себя внимание два: в США, как правило, разрешен поворот направо под красный свет, а дорожные знаки продублированы надписями на асфальте.

В Лиссабоне (прошло больше месяца после разлуки в Южной Корее) экипаж вновь поджидала «Спектра». Вновь на восток – через Мадрид, Париж, Брюссель, Берлин, Копенгаген, Хельсинки, Стокгольм и Санкт-Петербург... А всего за три месяца пробег по дорогам трех континентов составил почти 30 тысяч километров!

Что ж, путешествие из Москвы навстречу Солнцу в Москве же и закончилось. Конечно, мистеру Филеасу Фоггу было куда тяжелее – без «КИА-Спектра», бензоколонок и автобанов. Возможно, именно поэтому он в итоге просчитался на одни сутки, что не помешало ему с блеском выиграть пари.

Кто готов стать следующим, господа? Для автомобилиста, тем более российского, сегодня нет ничего невозможного!

Покупатели и воры – взгляд из-за океана: что общего? Как китайцы относятся к деревьям? Вазовская «Приора» – нечто новое или заведомо старое? Заходите в мартовский почтамт ЗР – поговорим!

Угоняют – значит, ценят!

Мое внимание привлекла небольшая статья в декабрьском номере журнала Motor Trend за 2006 год о российской «Шевроле-Нива». Предлагаю вам перевод этой статьи.

ЮРИЙ ВОРОНЦОВ, США

Оригинальное название: First Drive: Chevrolet Niva

Paying customers and thieves agree: This is Russia's most popular SUV.

By Frank Markus.

«Шевроле-Нива». Первые впечатления.

Покупатели и воры согласны, что это – самый популярный вседорожник в России.

Автор – Франк Маркус.

Угадайте, кто строит самые популярные вседорожники в России, где обычные дороги можно считать бездорожьем по меркам янки? «Шевроле»! По крайней мере, в основном.

«Шеви-Нива» выпускается на совместном предприятии с АВТОВАЗом и частично основана на советской «Ладе-Ниве», которая была самым популярным полноприводным вседорожником в странах Восточного блока с начала его производства в 1977 году. Оба грузовика (так в США называют любой вседорожник – **Ю.В.**) имеют несущий кузов, двухрычажную переднюю и зависимую заднюю подвеску, оборудованы в стандарте пятиступенчатой ручной коробкой и двухступенчатой «раздаткой». Если «Ниву» сравнить с самым маленьким полноприводным вседорожником на рынке США, «Сузуки-Гранд Витара», она окажется на 16,4 дюйма (417 мм) короче, но с базой на 8,3 дюйма (211 мм) длиннее, что обеспечивает более плавную езду по ухабам.

Короткие передачи позволяют крепкому 4-цилиндровому впрысковому двигателю в 95 «лошадей» при объеме 1,7 литра изображать быстрый разгон, однако в целом динамику лучше всего описать словом «неспешная». Средняя топливная экономичность по евроциклу – около 23 миль на галлон (10,2 л/100 км), что позволяет водителю проехать почти 350 миль (560 км) до следующей заправки. Большое передаточное число рулевого механизма заставляет долго крутить баранку от упора до упора, зато сводит к минимуму отдачу на ухабистой дороге, а вот педаль тормоза нужно как следует продавить, прежде чем почувствуете какое-либо замедление.

В то же время за эти деньги (заряженная версия с электрическими стеклоподъемниками, кондиционером, подогреваемыми сиденьями спереди и сзади стоит менее 14 000 долларов) популярность «Нивы» понятна. Ежегодно покупают 35 000 таких автомобилей – при этом почти шесть процентов из них… угоняют!

Вид сбоку – те же «лады»

■ Наконец-то мы увидели «Приору», которая готовится выйти в свет. И сразу стало ясно: фуфло (извините за выражение). Сбоку напоминает «Волгу», что уже подсознательно вызывает досаду. Вид салона – отвратительный: дешевый пластик, угловатый дизайн, а на рычаг скоростей натянут тот же дерматин, что и раньше. Сиденья от «десятки» – неудобные. Наружные ручки дверей – та же старая история: могли бы уже делать как на иномарках, в тон окрасу машины и поаккуратнее. Надеюсь, что хотя бы ходовые качества немного лучше и что она не будет так часто ломаться, как ее предшественницы. А еще остается открытым вопрос цены. Правильно сказал г-н Греф: если отечественное автомобилестроение не перестроится, то обанкротится с вступлением России в ВТО.

КОСТЯ



И это мы ждали столько лет?

■ Качество, думаю, останется прежним, а вот цена – на пару тысяч дороже. Короче, никому она не нужна будет за такие деньги, ведь кроме внешнего вида принципиально не изменилось НИЧЕГО. Двигатели и салон – считай, те же, кроме новой приборки. Ходовая – та же. Получается рестайлинг с желанием содрать бабла.

OLEGSAR

■ Мне в какой-то степени понравилось. Комплектация хорошая, зазоры уменьшили, хотя центральная часть от «десятки» не очень катит. Фары – не очень, слишком уж на «азиатов» похоже, но вполне терпимо. Основные же вопросы – качество и цена. **Andriy**

А китайцы – не рубят!



■ Уважаемый Петр Меньших! Считаю, что тема «Не рубите, мужики» (ЗР, 2007, № 1) в современной России сверхактуальна и архиважна. Особенно в буквальном смысле. В настоящее время в Москве под видом «обрезки» уничтожаются сотни деревьев. Не только тополя, но и липы, и клены, и др. А в Китае я видел другое – почтительное отношение к деревьям. Чем дерево старее, тем трепетнее отношение. Старые деревья окружают мраморным заборчиком и увековечивают как памятник. Фото одного из таких высылаю. Сухие ветви срезаны, зеленых листьев – минимум, но дерево живо. Кстати, как вы относитесь к тому, что из 110-летней ели сделали новогоднюю игрушку, которую безжалостно выбросят через 10 дней?

ИВАН ШЕРОВ

Еду и вижу ...



■ Подъезжал к перекрестку (дело было в Петербурге), который уже не один раз побывал в ваших фотоляпах, и увидел та-ааааа-кое. Ни в сказке сказать, ни пером описать. Название к фото пока не придумал, но есть варианты: «САМОсвал», «КАМАЗ атакует» и т.п. Извините за качество – снимал на ходу. Журналу – удачи, развития и юмора. Коллективу – счастья и здоровья. Ваш постоянный читатель с «лохматого» года и почти безаварийный водитель с 15-летним стажем.

ANTONIO



■ Проезжая в качестве пассажира, случайно заметил такие вот «пункты» – видимо, для наркоманов. А вообще спасибо за ваш журнал – очень интересный.

АНДРЕЙ МИРОНОВ

«Зарулевский» почтамт представляет ответы главного редактора Петра МЕНЬШИХ в прямом эфире на традиционные ежемесячные вопросы читателей.

В одной из телепередач «Времечко» было, кажется, о том, что теперь сотрудник ДПС с двумя свидетелями может заставить дунуть вас в трубочку. И на основании этого вынести вердикт о том, пьяны вы или нет. Правда ли, что такой беспредел теперь возможен??? АНАТОЛИЙ

Сейчас много об этом говорят. Связано это с появлением Постановления Пленума ВС РФ от 24 октября 2006 года № 18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях». Это постановление хоть и относится к судам, но было живо принято на вооружение сотрудниками ДПС. Дело в том, что Верховный суд разъяснил, на каком основании можно признать водителя находящимся в состоянии алкогольного опьянения. Помимо существующего порядка (с обязательным медицинским обследованием врачом), Верховный суд пояснил, что не исключается возможность принимать в качестве доказательств опьянения водителя другие средства. Таковыми суд может признать показания трубки «контроль трезвости», а также свидетельские показания. Но и те, и другие должны быть оформлены в присутствии понятых в соответствии с требованиями нормативных правовых актов. Только вот каких-либо нормативных актов по этому поводу пока нет. Порядок освидетельствования на настоящий момент один – он утвержден Постановлением Правительства РФ от 26.12.2002 г. № 930 и Приказом Минздрава РФ от 14.07.2003 г. № 308.

Что касается подтверждения нетрезвого состояния водителя без осмотра врача, то подобная практика, на мой взгляд, допустима лишь как самая крайняя мера, когда поблизости нет медицинского учреждения. Например, при значительной удаленности от населенных пунктов, когда до ближайшей больницы нужно добираться не один час. Во всех остальных случаях осмотр должен проводиться только врачом. Надеюсь, в ближайшее время появятся нормативные акты, где такой порядок будет прописан, чтобы не было разночтений и, соответственно, поводов для взяток.

Возможно, вашим читателям будет интересно узнать, кто скрывается за фирмой AutoDoctor LLC, якобы выпускающей «чудо-препарат» BibiGizer, который ваш журнал недавно тестировал (ЗР, 2006, № 11). Это – крохотный офис в Лос-Анджелесе в лице некоего г-на М., который заодно продает способы заработать $15 000 за пару недель и подобные услуги. А его партнером подвизается фирма в Нигерии, где, вероятнее всего, и производят это чудо. К счастью, ни в США, ни в Канаде «чудо-препарат» не продается. Иначе бы «изобретателям» не избежать суда.
ЮРИЙ ВОРОНЦОВ, OAKVILLE, CANADA

Мне очень приятно, что наша экспертиза легко это подтвердила!

Вы, наверное, обратили внимание, что вместе с европейской зимой на дороги Москвы пришла жуткая грязь, город превратился в помойку. Мыть автомобиль стало просто бесполезно. Помню, в ЗР была статья на эту тему, но исследование проходило летом. Почему же такая грязь на дорогах сейчас?
ИЛЬЯ, МОСКВА

Да, я обратил внимание, ведь езжу на машине каждый день. Не вполне только понял, что вас удивило. Ведь зимой проблемы как бы возводятся в квадрат – всякие реагенты, которыми усыпано дорожное полотно, никак не способствуют чистоте. А в условиях нынешней зимы, когда небесная канцелярия заменила снег дождем, – и подавно. Свое мнение о первоисточниках грязи мы уже высказывали – ничего с тех пор особо не изменилось. Поэтому, к сожалению, наши автомобили играют роль эдаких щеток, которые собирают грязь на себе, а затем отмываются на мойках. У Европы мы пока что переняли только климат, да и то, надо полагать, временно. С культурой же отстаем.

Сейчас у водителя появляется много помощников: ABS, усилители руля. Но в связи с этим у меня два вопроса: как, к примеру, остановить автомобиль, оснащенный ABS, при разрушении рулевого механизма? Помогает зимой усилитель руля или наоборот? Я считаю, его вообще надо отключать: для автоматического отключения усилителя хватит и датчика температуры наружного воздуха. В таком случае эти помощники превратятся из «полудурков» в умных отличников, а то получается как в поговорке: заставь дурака Богу молиться – он весь лоб разобьет.
ДМИТРИЙ ТЕЛЬМИНОВ, ЗЛАТОУСТ

А вы попробуйте отнестись ко всем этим системам не как к «полудуркам», а как к равноценным партнерам. Постарайтесь вступить с ними в диалог, а не в полемику. Возможно, в этом случае и не понадобится ничего разрушать, отключать, доделывать и дорабатывать. Автомобиль, он ведь многое умеет, в том числе подсказывать и предупреждать, надо только к нему прислушиваться.

Как вы относитесь к увеличившемуся количеству запчастей якобы из Европы и Германии – Totti Nobel и других? Например, на 41-й «Москвич» есть почти все, кроме кузовщины и коробок. Что, китайцы чуют спрос? Так скоро наши машины станут китайскими! И неплохо бы тесты провести того же Totti по сравнению с отечественными производителями. ПАВЕЛ

В самом деле: на салоне «Интеравто-2006» я был поражен обширностью ассортимента китайских деталей практически для любых автомобилей мира, особенно прошлых лет выпуска. И еще – грандиозным количеством китайских фирм, выпускающих эту «мелочевку». Очевидно, не все они способны делать добротную продукцию. Но, видимо, больше никто не хочет заниматься деталями к «москвичам». Кстати, буквально во всех отраслях та же картина: бренд немецкий, а в уголке скромно указано: made in China. Вряд ли журнал будет проводить экспертизу запчастей для умершего «Москвича», но если такие изделия появятся и для ВАЗа – почему бы и не сравнить?

В последние 10 лет Москва стала одним из самых дорогих городов мира – выше и стоимость «автогражданки». Однако подобной обдираловке появилось хорошее противоядие – на любом авторынке можно купить «левый» полис ОСАГО за 1200–1500 рублей. Внешне этот полис ОСАГО будет выглядеть как настоящий и в качестве отмаза для ГАИ он сойдет. Есть предложение объявить финансовый бойкот алчным страховым компаниям. ЛЕОН, МОСКВА

Знаете, некоторые наши сограждане из экономии предпочитают «паленую» водку , но при этом непонятно – выживут они или нет. Боюсь, ваше «предложение» – из той же категории.

P.S. *«Зарулевцы»! Пожалуйста, не забывайте указывать в своих посланиях контактные телефоны! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте:* ***kolodochkin@zr.ru***

Работу мартовского почтамта координировал Михаил КОЛОДОЧКИН



Начать с малого!

Михаил Васильев

Вкладывайте в экономику Италии –
здесь самые красивые секретарши…
Сильвио Берлускони

Что такое Италия? Паваротти, спагетти, тиффози... И что общего у нас с Италией?

Поначалу командировка в промышленный район Ломбардия (Lombardia) меньше всего располагала к подобным размышлениям. Альпы, свежий воздух, виноградники – но пригласили-то нас на завод автокомпонентов! Если быть точным, этих заводов целых три – на них поработало не одно поколение местных жителей. Потому что фирме «Метелли» – уже 40 лет!

Типично итальянский сценарий – в 1962 году старший сын семьи Метелли проявил самостоятельность и развернул производство мелких деталюшек, имея в распоряжении всего пару станков – токарный да шлифовальный. Потом прибежали остальные 14 (!) братьев – мы же в Италии! Дальнейшее нам понять тяжеловато, однако же – факт: вслед за братьями потянулись… клиенты! Назовем лишь нынешних потребителей продукции – это конвейеры заводов «Феррари», «Мазерати», «Ламборгини», ФИАТ, «Пежо-Ситроен». А компания теперь лихо работает по четырем основным направлениям: детали двигателя, водяные насосы, элементы тормозной системы и приводные валы. Плюс так называемые неоригинальные запчасти: ШРУСы, тормозные барабаны и диски, тормозные цилиндры – здесь их производят чуть ли не для всех массовых автомобилей. Даже для ВАЗов!

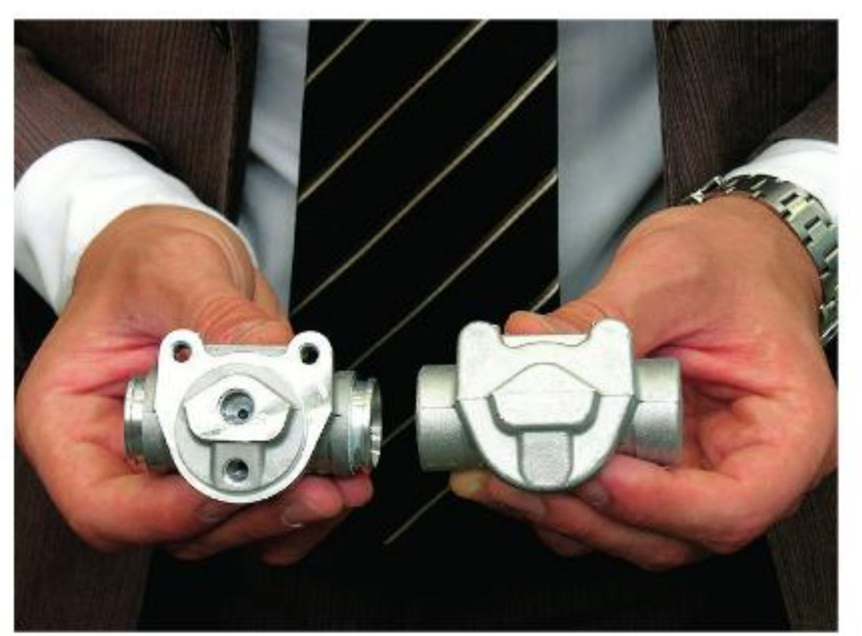
Кстати, интересный момент – знаете, как они делают то, что впервые держат в руках? Скажем, цилиндр на неизвестный им ВАЗ-2112? Очень просто – покупают «родную» деталь и с помощью 3D-сканера снимают все размеры! Затем в специальном департаменте над ней «колдуют» – вдруг что-то можно улучшить! – а образцы отправляют на ресурсные испытания. Через полгода деталь уже выпускают в требуемом количестве и поставляют туда, где поленились сделать ее сами. В том числе – к нам, в Россию!

Намек понятен? Общего у нас и «Метелли» очень много – мы просто немножко разошлись во времени. Вдумаемся: ведь сорок лет назад ничего этого здесь не было! Разве что Альпы да воздух – ну, не будем повторяться. А у нас, извините, ничего нет сегодня – только нефть, газ и тот же воздух! Но итальянцы начали с малого – они начали работать! Не перепродавать, не разбазаривать, а производить! Торговать-то и мы умеем, а вот делать даже примитивные детальки, похоже, разучились. В результате имеем то, что имеем. Австралийская картошка и новозеландские лопаты в России никого уже не удивляют.

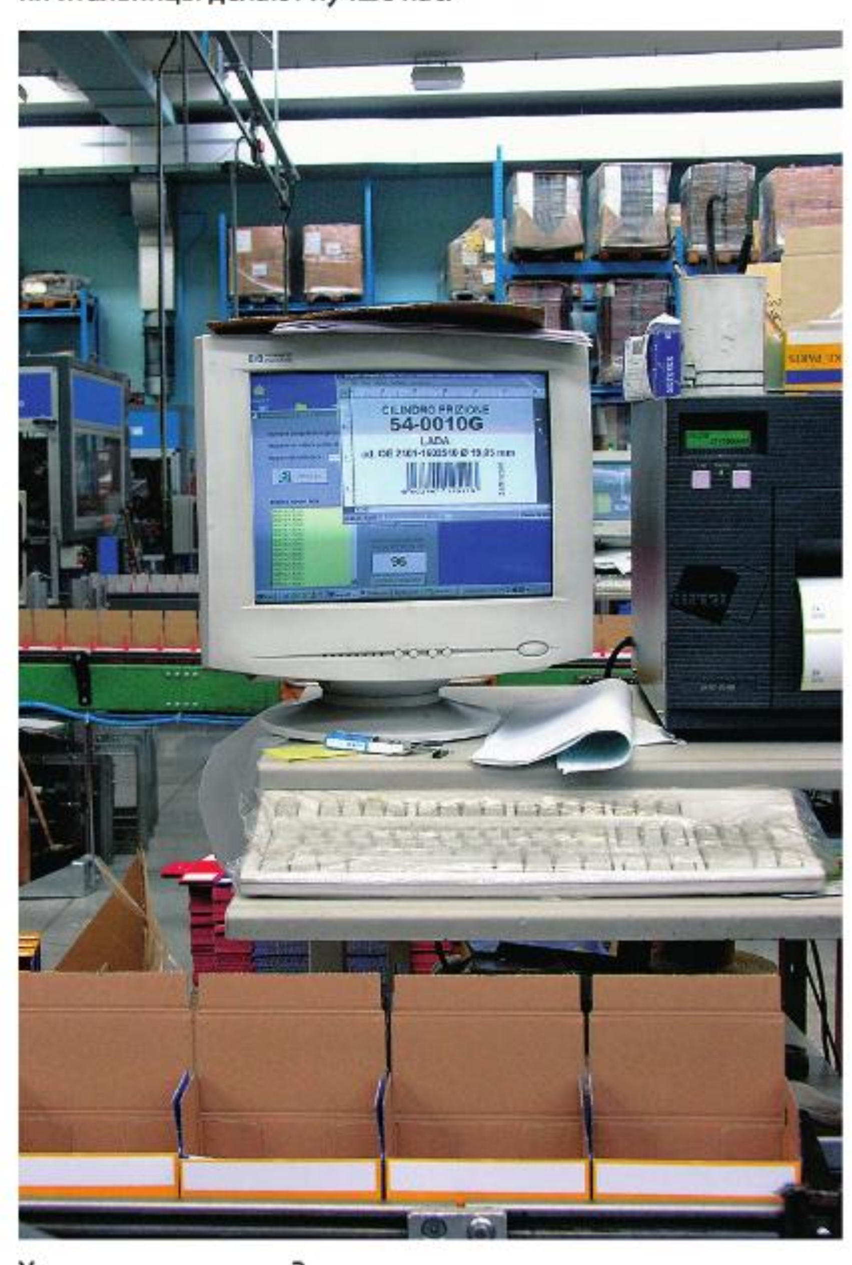
Конечно, нам все мешают, а наши руки растут «не оттуда». Так простите – итальянцы тоже не напильниками болванки обрабатывают! Большинство операций здесь давно автоматизировано, а у робота с трудовыми навыками все в порядке. Впрочем, даже его не грех перепроверить: к примеру, тормозные диски проходят двойной контроль – до балансировки и после. Затем – на склад, к другим роботам: не вручную же обслуживать 10 000 контейнеров!

Пять часов дня – звучит гудок. Из невысокого аккуратного здания, которое отгораживают от других домов только пластиковый шлагбаум да несколько цветочных клумб, выходят немногочисленные работники. Солнце садится поздно – еще так много можно сделать!

А что мешает нам начать работать хотя бы сегодня? Хотя бы с малого? Или мы не знаем, из каких деталей состоят «жигули» и «фокусы»? □



Неужели это нельзя сделать в России? Сегодня итальянцы делают лучше нас!

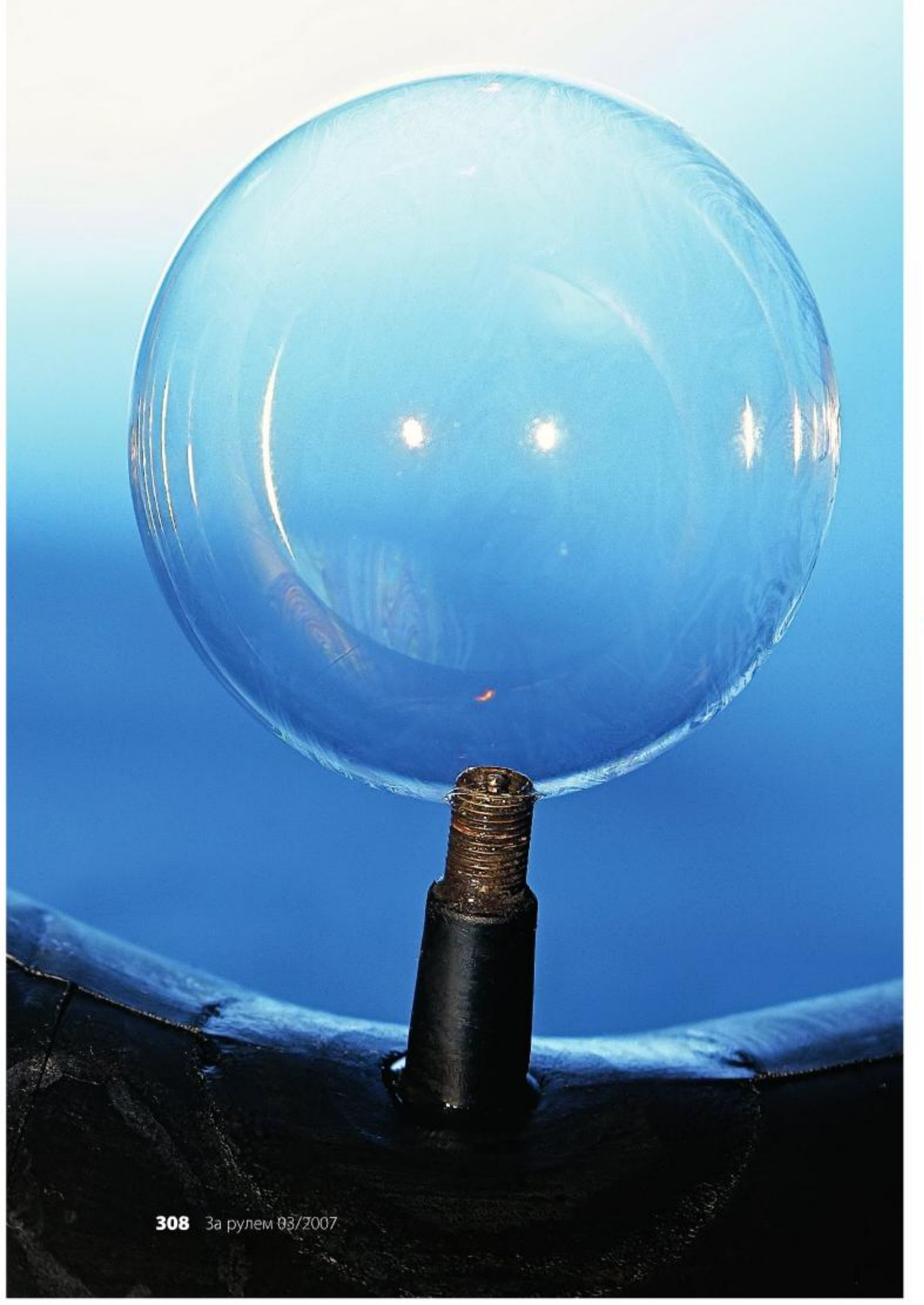


Упаковочная линия. Эти детали как раз для нас – для «Лады».

Азотная дыра

Андрей Сидоров

«Брат, – говорит он, – прими мой сердечный привет! Не тебя ли я видел на юге Миссури прошлым летом, когда ты занимался продажей цветного песочка по полдоллара за чайную ложку и уверял, что стоит только всыпать его в лампу и керосин никогда не взорвется?
– Керосин и вправду никогда не взрывается, – отвечаю я. – Взрывается только газ».
О'Генри. Из сборника «Благородный жулик»



Мода, в том числе автомобильная, не предполагает какого-либо логического обоснования ее целесообразности. Модно – и этого достаточно! Однако «беспочвенность» моды ничуть не мешает зарабатывать на ней деньги. А чтобы ручеек монет был полноводней, нужно правильно сформировать спрос.

Учитывая, что «мы все учились понемногу... и как-нибудь...», сделать это несложно. Сдается, клиентуры на поле чудес с каждым днем все больше.

Едва утихли дебаты о пользе магнитных проставок под карбюраторы, озонаторов бензина, тормозной жидкости в фарах, как пришла новая напасть – нынче передовые автолюбители надувают шины азотом. Сегодня эту услугу предложат и в респектабельных автосервисах, и в придорожных шиномонтажах. А чтобы не было сомнений в пользе замены бесплатного воздуха на «фирменный» азот, приведут множество научных аргументов.

«Гарнир» может различаться, но основные постулаты азотной пропаганды неизменны. Присмотримся к ним повнимательнее, а заодно попробуем разобраться в этой «газовой динамике». Но сначала освежим в памяти предмет разговора. Воздух – смесь газов, в которой примерно 78% азота и 21% кислорода. Остальными примесями ввиду малости их содержания можно пренебречь. Соответственно, не бывает молекул воздуха, как нет, к примеру, молекул пива. Технический азот из баллонов – та же смесь газов, только азота в ней 95%.

Так чем же пленяют наши сердца шиномонтажные новаторы?

АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ

1. Повышение стабильности давления в шине. Коэффициент теплового расширения азота гораздо меньше, чем у воздуха, поэтому нагрев шины или ее охлаждение почти не влияют на давление в ней. Вариант: азот – идеальный газ, поэтому, в отличие от воздуха, вообще не расширяется.

Вспомним школу, класс, наверное, десятый. Утверждение о «стабильности», независимости давления газа от температуры в замкнутом объеме противоречит законам Шарля (p/t=const – отношение давления к температуре – величина постоянная) и Гей-Люссака (коэффициент объемного расширения всех газов одинаков). То есть разговор о том, что поведение азота при изменении температуры чем-то отличается от поведения воздуха, – наукообразное вранье, рассчитанное на дремучего двоечника. Если уж быть совсем точным, то разница в коэффициенте объемного расширения составляет 0,0001, что в пересчете на изменение

давления в шине даст 0,00025 атм. У вас случайно нет столь точного манометра? Кстати, все это известно науке уже более 200 лет. Кто не верит – пусть убедится, накачав одно колесо воздухом, а другое азотом: погружая их в кипяток и в прорубь, насладитесь «стабильным» давлением.

2. Молекулы азота больше, чем молекулы кислорода, поэтому азот медленнее просачивается через микропоры резины и шина теряет давление значительно медленнее. Вариант: накачанная азотом шина вообще не сдувается.

И вправду размер молекулы азота равен 0,364 нм, а кислорода – 0,346 нм (1 нм = $1 \cdot 10^{-9}$ м). Только разницу эту манометром не выловишь. Если шина не дырявая, она держит давление годами, и уж если стравливает его, то скорее через стык покрышки и обода или вентиль. А потрескавшаяся от старости сдувается на глазах, чем ее ни накачивай. К тому же, если весь кислород просочится сквозь шину, что там останется? Правильно – почти чистый азот.

Может, фокус в том, что молекулы азота «конопатят» поры и не выпускают другие наружу? Но ведь в том газе, что предлагают продавцы воздуха, азота всего на 17% больше, чем в бесплатном воздухе.

3. Снижение вероятности взрыва шины. Азот – инертный газ, не поддерживающий горение. Вариант: отсутствие нагрева шины при больших скоростях, так как нет кислорода, который является условием горения (!).

Сначала отделим мух от котлет. Азот, помнится, элемент пятой группы таблицы Менделеева, а инертные газы – в восьмой. Впрочем, это для нас не так важно. Шина не взрывается, а лопается: звук, который мы слышим, – скачок давления, вызванный ударной волной при разрыве шины. Оправданием тезиса может служить лишь то, что при пожаре автомобиля, когда начнут «стрелять» колеса, дыма будет чуть меньше. Вам от этого легче?

Кстати, исправная легковая шина выдерживает около 9 атм. Чтобы ее разорвало давлением, колесо придется нагреть далеко за 1000°С. Даже стальной диск, не говоря об алюминиевом, к тому времени расплавится.

4. Экономия топлива. Накачанное азотом колесо легче, чем накачанное обычным воздухом. Следовательно, уменьшаются нагрузки на подвеску и значительно снижается расход топлива.

На первый взгляд – железный аргумент! Коль азот легче воздуха, то и колесо с азотом даст выигрыш в массе. А теперь подсчитаем, сколь он велик.

Масса кубометра воздуха, в котором 78% азота – 1,29 кг, чистого азота – 1,25 кг. Возьмем распространенное колесо с шиной 165/70R13 и прикинем массу газа в ней. Объем – около 20 литров, избыточное давление – 2 кгс/см^2, то есть в шине – три объема или 60 литров газа. Значит, азота в колесе будет 0,0750 кг, а воздуха – 0,0774 кг. Чистый выигрыш – 2,4 грамма! Или в процентах от массы колеса (пусть оно массой 12 кг) – 0,02%. Это ж на каких аптекарских весах уловить разницу? Ну а поскольку преимущество в массе дутое, то и остальные достоинства азота, из массы вытекающие, столь же «значительны».

5. Предотвращение старения шины и коррозии диска, так как в азоте отсутствуют влага, масло, пыль – частицы, которые снижают долговечность колеса (подтверждено испытаниями Bridgestone, Michelin, Continental).

Ну, во-первых, если уж вы настолько щепетильны, что мешает закачивать в шины чистый воздух, снабдив компрессор фильтром и осушителем? А во-вторых, снаружи на шину действует гораздо больше разрушительных факторов: там, кроме кислорода, есть ультрафиолетовое излучение солнца, противогололедные реагенты, битум и еще бог весть какая гадость, в изобилии встречающаяся на дорогах. Да и колесо ржавеет в основном снаружи.

Быть может, закачав азот, мы убережем от окисления каркас шины? Верится с трудом. Во-первых, он надежно упрятан в толще резины и с воздухом не контактирует, а во-вторых, сами проволочки для лучшей адгезии покрыты латунью и просто так не ржавеют.

И наконец, шестой аргумент продавцов воздуха.

6. Повышение сцепления шин с дорогой. По сравнению с воздухом (который обычно подвергается сильному влиянию изменений температуры и давления) азот более стабилен.

Просто не знаю, как прокомментировать этот слоган. С какой стороны ни посмотри – нет предмета для разговора. Сцепление шин с дорогой определяется свойствами резины протектора, конструкцией шины, распределением напряжений в пятне контакта, состоянием покрытия, наконец. И этим параметрам безразлично, что за газ в шине. Хоть самый благородный!

Другое дело, что иные продавцы специально недокачивают «азотные» шины, чтобы клиент «почувствовал разницу». И добавляют: «Проверять давление не надо, а воздухом подкачивать нельзя!».

ФИЛОСОФСКИЙ ГАЗ

И все же – «если звезды зажигают, значит это кому-нибудь нужно»? Конечно! Где еще вы найдете бизнес с рентабельностью от 500 до 3000%? Если продажу воздуха подкрепить хорошей рекламой и брать хотя бы по 70 рублей за колесо (а за чистый альпийский – все сто!) – наркобароны и банкиры покажутся юродивыми в тряпье. А там, глядишь, подойдет мода на неон, аргон или ксенон! Проверять на себе законы физики – дело беспроигрышное. Для законов. Благородные жулики Энди Таккер и Джефф Питерс пользовались этим еще сто лет назад. □



Бейсбол, оса и сало

Атмосфера напряженности и озлобленности заставляет обычных людей вооружаться – автомобилисты не исключение. Какое оружие выбрать, да и нужно ли? Уроки самообороны берет Елена Сумина.

Телеэфир заполняют передачи с названиями типа «Криминальная хроника», «Чрезвычайное происшествие», еженедельные горячие новости об очередном громком убийстве, погромы на рынках – это не начало 90-х, это наши дни.

Бейсбольные биты вошли в ассортимент магазинов автозапчастей – это адресная доставка товара «в каждый автомобиль». Продавец в курсе, чего не хватает его покупателю.

ЗАЩИТИ СЕБЯ САМ

Один мой знакомый уже несколько лет возит под сиденьем бейсбольную биту, утверждая, что это – лучший помощник в бою со злоумышленниками. Зная его умение попадать в неприятности, охотно верю насчет «боев на дороге». Но сильно сомневаюсь, что деревянная дубина поможет, если злоумышленники, вооруженные ножом или пистолетом, окажутся в его автомобиле.

– Тему вы подняли серьезную, а вот биты и гаечные ключи – это совершенно несерьезно!

Такими словами встретил нас на пороге тира Михаил Кочетков, инструктор по боевой специальной подготовке центра Special Tactical System. Почему же несерьезно?

– Да потому, что при оказании сопротивления преступникам внутри автомобиля про эти предметы лучше забыть! – поясняет инструктор. – Пригодиться они могут только вне машины – там, где есть возможность размахнуться и нанести оглушающий удар. Но в ограниченном пространстве салона и бита, и гаечный ключ выглядят просто карикатурно. Лучше уж получите разрешение, приобретите травматическое оружие и поезжайте спокойно!

Действительно, ассортимент популярной самообороны широк: газовые баллончики, электрошокеры, подручные колюще-режущие предметы (например, отвертка) и травматическое оружие. Самый действенный, по мнению специалистов Экспертно-криминалистического центра МВД России, все же последний вариант. Давайте сравним возможности.

Баллончик. Плюсы – простота использования и высокая вероятность вывести нападающего из строя. Минус – возможность самопоражения.

Электрошокер. Плюсы – быстрое, но ограниченное по времени выведение злоумышленника из строя. Минусы – сложность точного попадания в участок тела, не защищенный одеждой.

Колюще-режущие предметы. Плюсы – простота приведения в боевую готовность. Минусы – сложность точного попадания.

Травматическое оружие. Плюсы – высокая поражающая способность, легкость попадания. Минусы – возможные сложности с извлечением оружия плюс время на приведение в боевую готовность.

Остановимся на травматическом оружии. Согласно нормам Министерства здравоохранения России, в нашей стране продается травматическое оружие нелетального действия. Проще говоря, убить из него человека теоретически невозможно. А вот вывести из строя и причинить ощутимый вред здоровью – очень даже легко.

«Оса» и «Макарыч» – самые популярные защитники населения. Но можно ли применять эдаких благодушных увещевателей в автомобиле, если в инструкции четко прописано «использовать с дистанции не менее трех-пяти метров»? Тут задумаешься – ведь в салоне автомобиля стрелять-то придется в лучшем случае с расстояния вытянутой руки.

А НА САМОМ ДЕЛЕ?

Мы решили провести свое испытание – насколько серьезные ранения могут нанести «Оса» и «Макарыч» в условиях ограниченного пространства. В качестве «тестера» используем… обычное свиное сало толщиной 7 см! Как пояснили эксперты ЭКЦ, это самый близкий к плотности человеческого тела «материал».

Результаты выстрелов с полутора метров в «свиную мишень», одетую в куртку, впечатляют – пули проникли глубоко внутрь, оставив весьма внушительные отверстия. Заметим, что и с расстояния 3–4 метра результат не менее устрашающий.

ЧТОБЫ НЕ НАПАЛИ

Как известно, лучшее лечение – профилактика: всегда блокировать двери, не сажать в машину незнакомых, не реагировать на провокационные действия.

Вот еще несколько советов от экспертов, как можно предотвратить нападение и что делать, если оно уже совершено.

Потрудитесь обезопасить самое удобное для нападающего место – пассажирское сиденье за водительским креслом. Проще всего по-умному захламить его. Под ноги можно поставить канистру с водой или с омывающей жидкостью, на само сиденье положить подушки, расположить здесь дет-

Получить разрешение (лицензию) на приобретение и ношение травматического оружия могут несудимые ранее граждане старше 21 года. Перечень необходимых документов: справки от терапевта, хирурга, психиатра, нарколога, ксерокопия российского паспорта, две фотографии размером 3х4, квитанция, которую можно получить в местном ОВД. Лицензия выдается на пять лет. В течение этого времени можно приобрести не более пяти единиц оружия самообороны. Оружие для самообороны можно приобрести в специализированных магазинах.



Уголовный кодекс РФ, глава 8 (Обстоятельства, исключающие преступность деяния), статья 37 (Необходимая оборона).

1. Не является преступлением причинение вреда посягающему лицу в состоянии необходимой обороны, то есть при защите личности и прав обороняющегося или других лиц, охраняемых законом интересов общества или государства от общественно опасного посягательства, если при этом не было допущено превышения пределов необходимой обороны.

2. Право на необходимую оборону имеют в равной мере все лица независимо от их профессиональной или иной специальной подготовки и служебного положения. Это право принадлежит лицу независимо от возможности избежать общественно опасного посягательства или обратиться за помощью к другим лицам или органам власти.

3. Превышением пределов необходимой обороны признаются умышленные действия, явно не соответствующие характеру и степени общественной опасности посягательства.



ПИСТОЛЕТ «МАКАРЫЧ»

Ориентировочная цена – 7500 руб.

Цена патронов – 600 руб./20 шт.

Самозарядный пистолет, относится к газотравматическому оружию и является копией известного пистолета ПМ. Для самообороны в автомобиле эксперты советуют использовать именно этот пистолет. Судя по дыркам в сале, последствия применения «Макарыча» будут не столь серьезными, как от «Осы».

Количество патронов – 8

Калибр патронов – 9 мм

Вес, без патронов – 640 г



НАИМЕНОВАНИЕ – ПИСТОЛЕТ «ОСА»

Ориентировочная цена – 5500 руб.

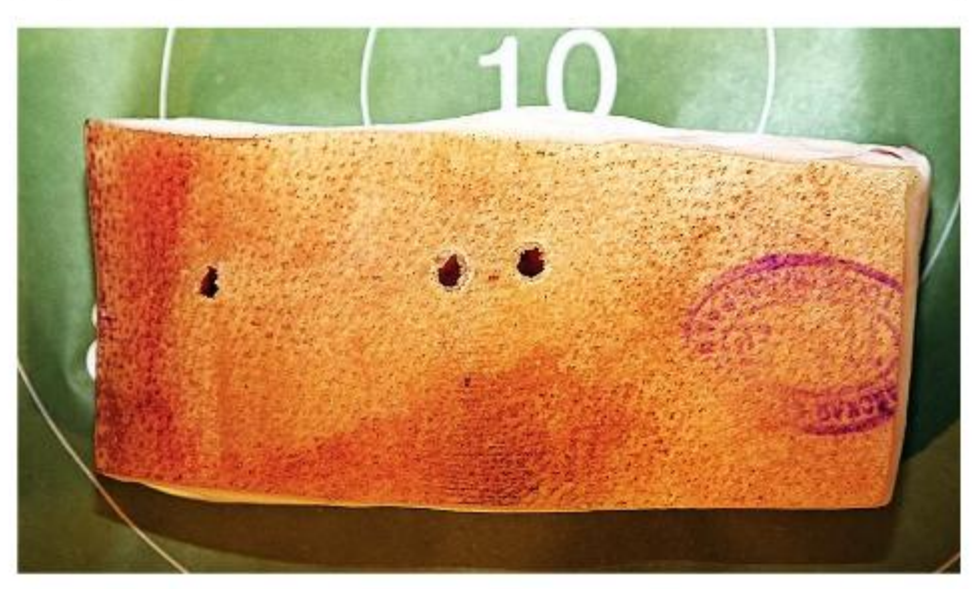
Цена патронов – 280 руб./4 шт.

Травматический пистолет с лазерным целеуказателем, относится к разряду бесствольного оружия. Для него предусмотрены травматические, сигнальные, светозвуковые и газовые патроны. Результат выстрела с расстояния 1,5 м в свиное сало вы можете видеть на фото – живая свинка с таким отверстием далеко бы не ушла…

Количество патронов – 4

Калибр патронов – 18х45 мм

Вес, без патронов – 320 г







Внешнее сходство с боевым оружием – сомнительное преимущество, которое в определенных условиях может оказаться недостатком…



Внешне «Оса» не очень похожа на пистолет: заряжается как ружье, а стреляет как пушка. Зато надежно.

ское кресло. Именно сюда лучше класть покупки, когда вы едете из магазина – словом, варианты ограничиваются лишь фантазией владельца. Даже если вы забыли заблокировать дверь, то усесться на это место злоумышленнику будет непросто.

Еще одна хорошая привычка, особенно для тех, кто часто ездит по ночам, – иметь под рукой средства самообороны. Предложения мы рассмотрели выше. Эксперты советуют два варианта: отвертка, которая, с одной стороны, не является холодным оружием, а с другой – вполне действенное средство, а также и травматическое оружие – повторимся, самое эффективное на сегодняшний день.

Хранить средство самообороны под рукой. Положите его так, чтобы оно всегда было в пределах досягаемости – под водительским сиденьем, возле

СЛОВО ЭКСПЕРТУ

Евгений Стерхов, главный эксперт ЭКЦ МВД России

Безусловно, использовать в замкнутом пространстве автомобиля «Осу» не рекомендуется: ее пули могут нанести очень серьезные ранения. Автовладельцам лучше обратить внимание на оружие типа «Макарыча». При этом подходящими для самозащиты в автомобиле патронами считаются те, у которых начальная скорость полета пуль не превышает 400 м/с. Это обусловлено несколькими факторами. Во-первых, в автомобиле высока вероятность неоднократного рикошета от пластиковых деталей, причем эта опасность тем больше, чем выше скорость пули. Во-вторых, пули с указанной скоростью, попав, например, в ребро не пробьют его, а лишь сломают, вызвав сильный болевой шок. Даже при проникающем ранении (в брюшную полость, в грудную клетку) они не приведут к летальному исходу.

ручника или подлокотника, – словом, чтобы доставать его, двигая лишь предплечьем. Если едете куда-то ночью, не поленитесь надеть кобуру – это самый удобный вариант хранения и извлечения оружия.

Хорошенько изучите салон своей машины, потренируйтесь двигаться в этом замкнутом пространстве с закрытыми глазами. Например, если преступник сидит сзади, то ориентирование в пространстве салона вам очень пригодится. Достав оружие, одним четким движением, почти не поворачивая головы, можно точно просунуть руку между передними сиденьями и ранить злоумышленника.

УЖЕ НАПАЛИ

Если преступник проник в машину, постарайтесь сесть к нему вполоборота, левой рукой ведите машину, а правую положите на рычаг переключения передач и прижмите к боку, прикрыв таким образом от возможного ранения печень, селезенку. Если опасность исходит сзади, то постарайтесь не откидывать голову на подголовник, оставляя беззащитным горло, руль держите правой рукой, а локоть левой поставьте на дверь и кистью подоприте щеку. В таком положении накинуть что-то вам на шею будет затруднительно.

Если пассажир уже не скрывает недобрых намерений, попробуйте неожиданно и резко затормозить – это заставит его по инерции упасть вперед и достаточно сильно удариться либо о переднюю панель, либо о подголовник. В том и другом случае появится шанс выхватить и применить оружие.

Есть еще один способ спасти себя, но при этом придется пожертвовать автомобилем – создать аварийную ситуацию, стукнув бампер едущего впереди автомобиля. Привлечь внимание к своей машине любым неадекватным поведением во время движения В общем, не теряйтесь и не жалейте автомобиль. Есть ситуации, когда лучше лишиться только его. □

Редакция выражает благодарность центру боевой специальной подготовки Special Tactical System, магазину «Стрелок» на проспекте Мира, Управлению общественных связей Административного Департамента МВД России, ЭКЦ МВД России и стрелковому клубу в проезде Ольминского.



Дефицит пространства

Редкое удовольствие на свете может сравниться с управлением автомобилем. И все же… да здравствует трамвай! Необычную точку зрения отстаивает Михаил Колодочкин.

– Вот до чего эти трамваи доводят!

М. Булгаков. «Мастер и Маргарита»

Захлопывая дверь личного автомобиля, мы тем самым как бы отсекаем огромную часть своих проблем – они остаются там, снаружи. И это – настоящий кайф, в котором так нуждается современный человек с его стрессами и психозами. Особенно это ощущалось при социализме: отсутствие личной машины венчало вселенскую пустоту на прилавках и в душах. Казалось бы, то ли дело сегодня: ведь автомобили есть чуть ли не у всех желающих.

А боги посмеиваются – не тем заполнили пустоту, ребята! Думаете, в машинках дело? Что ж, играйте, если сможете. Ведь один дефицит вы сдуру заменили другим! Только если вчера не хватало автомобилей, то сегодня кончилось пространство!

Водители негодуют и борются с пробками по-своему – покупают мигалки, джипы и бейсбольные биты. Мигалку – на крышу, джипом – по тротуару, битой – по морде недовольному. Мы что – совсем озверели? Так и до гражданской войны недалеко – неужели не хочется поискать цивилизованный выход!

Хочется, конечно. Но почему-то все чаще приходится слышать, что во всем виноват… трамвай!

ПОЧЕМУ?

Вот, к примеру, некто, торопясь по делам, бросил свою машину прямо на рельсах – понятно, что трамваю ее не объехать. Смерть неповоротливым! А если трамвай и стронется с места, то поползет лишь со скоростью пробки: трамвайные пути до горизонта утыканы гудящими «мерседесами» и «газелями». Смерть медлительным! Кроме того, трамвай занимает места куда больше, чем пяток легковушек. Смерть динозаврам!

Да, но простите, господа! Ведь ни один «Боинг» не взлетит, если какой-то идиот вздумает припарковаться на взлетной полосе. Так в чем же виноват добродушно позвякивающий трамвай? Ему бы разогнаться разочек да ободрать бока десятку эгоистов…

Ладно, молчу. Тем более что у обвиняющей стороны есть и другой весомый аргумент. Одна знатная дама как-то заявила: дескать, каждый пассажир общественного транспорта старше 30 лет – неудачник! А кому охота прослыть неудачником?

Первым опомнился Запад. Когда до сознания среднего европейца дошло, что любую пробку легко объехать, пересев из ма-



Современный трамвай может выглядеть примерно так. Вы продолжаете утверждать, что это – транспорт неудачников?

Тверской трамвай вымирает на глазах. Помешал?



шины в чистенький и удобный вагон, маятник качнулся обратно: современный трамвай бесшумно вкатился на улицы западных столиц и пригородов. Заодно это позволило многим мэриям сделать въезд в центр платным, а кое-где и вовсе перекрыть: альтернатива-то есть!

Мы к этому не готовы морально. Вожделенной мечтой нескольких поколений россиян был именно личный автомобиль – мы еще не наигрались в него. И пытаемся играть дальше – назло здравому смыслу и уже безо всякого удовольствия.

ЧТО ДЕЛАТЬ, КОГДА НА ВСЕХ НЕ ХВАТАЕТ?

Законы эпохи дефицита просты: когда чего-то не хватает на всех, «это» делят между избранными. Большинство лишь хлопает ушами, а вот меньшинство действует слаженно и лихо. Не случайно сирены, мигалки и пропуска различных мастей кочуют из эпохи в эпоху подобно клопам и прочим паразитам. Но фактически это и есть дележ пространства. Продолжить начинание во имя борьбы с пробками несложно: Москва – для москвичей, Охотный ряд – для депутатов, Рублевка – для теннисистов.

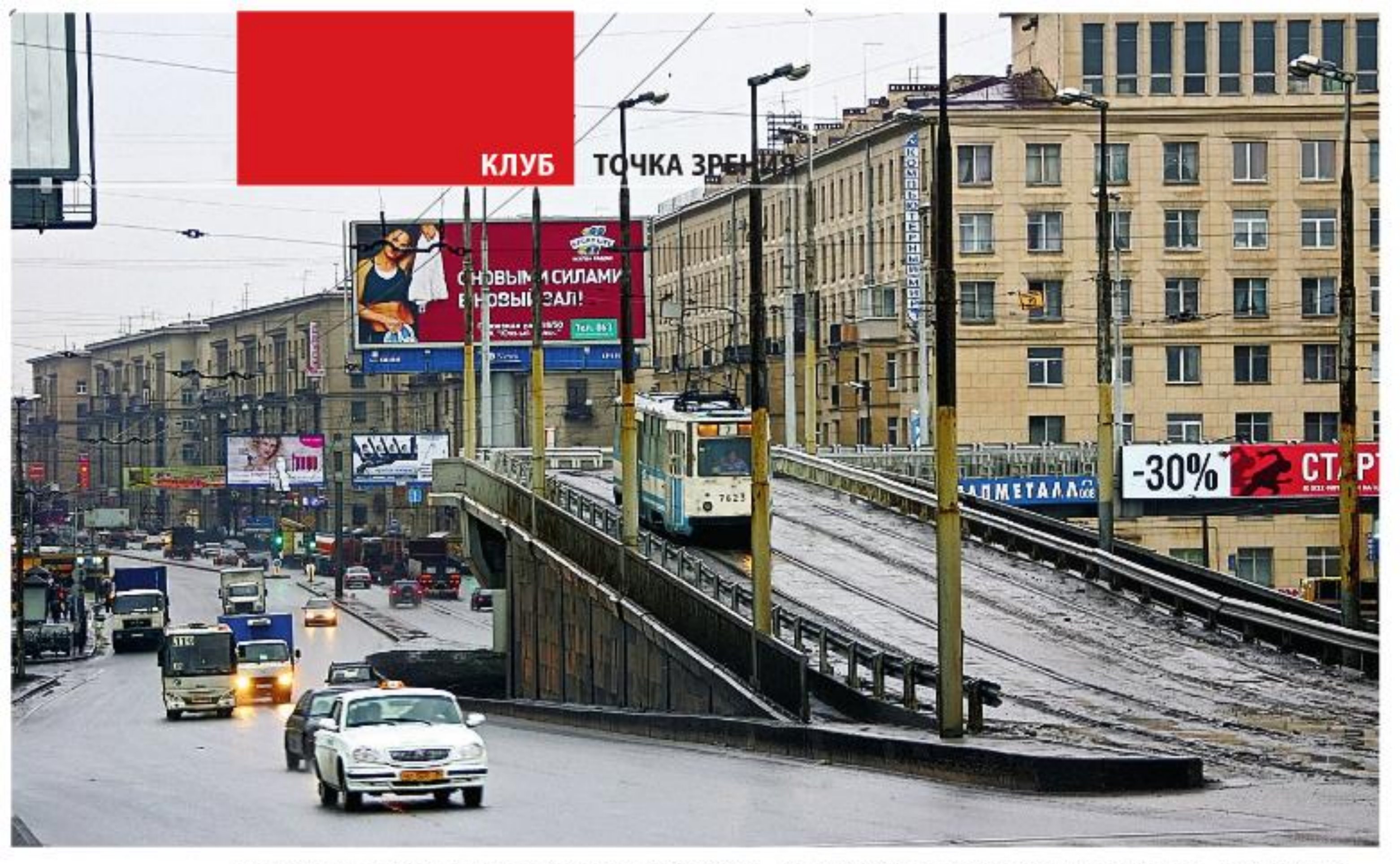
Не нравится такое дежа вю? Тогда можно позвать на помощь верное средство – деньги: езжай где хочешь, но изволь раскошеливаться на каждом углу! За въезд и за проезд, за стоянку и за остановку, за лошадиные силы и цвет кузова.

Опять не нравится? А это уже не важно. Городское пространство исчерпано – это факт. Волей-неволей надо чем-то (или кем-то?) жертвовать.

ОБЩЕСТВЕННОЕ И ЛИЧНОЕ

Конечно, проще всего пожертвовать тем, кто невиновен. Конечно, трамвай в нынешнем его российском обличье – это убожество, аттракцион, химера. В подобном транспорте и впрямь ощущаешь себя неудачником – впрочем, то же относится к автобусам, маршруткам и даже к метро, на глазах превратившемуся из дворцового ансамбля в душную подземку. Но…

Но хоронить-то нужно не идею, а отсталую технику! Кто мешает заменить нынешние музейные экипажи на бесшумные



Выделенные линии для питерского трамвая – эпохи СССР и современная. Точнее – недовыделенные: чуть дальше они все же пересекаются с городскими улицами…



А теперь представьте себе, во что превратится современный Ладожский вокзал, если вместо трамвайчиков здесь появятся машины?



Вот настоящая выделенная линия: тут уже никакие «жигули» поперек не встанут.



и комфортабельные вагончики? И почему нельзя проложить их маршруты без единого пересечения с автомобильными дорогами? Да так, чтобы никакой трижды блатной «Хаммер» – будь он хоть с триколорами, светомузыкой и матюгальником – физически не мог посягнуть на запретную территорию! И если новенький трамвайчик сможет беспрепятственно двигаться по расписанию с точностью до секунды, то результат мгновенно почувствуют все. И на это действительно не стоит жалеть денег.

Заговорив про деньги, не могу не упомянуть величайшую глупость, сотворенную нынешними властями. Это чем же нужно было думать, чтобы так задрать цены на общественный транспорт?! Да я невольно буду шарахаться от трамваев, автобусов и электричек, если любая поездка на личном авто априори окажется вдвое выгоднее! Кто не верит, пусть прикинет стоимость ежедневного проезда по маршруту, скажем, Зеленоград–Москва–Зеленоград.

Ладно, успокоились. Лучше отметим, что ни СО, ни СН, ни прочей гадости трамвайчики не создают! Кроме того, трамвай берет на борт больше пассажиров, чем автотранспорт. А живет он при этом 30–40 лет – а то и больше.

Россия всегда славилась мазохистскими способностями сперва создавать нечто «самое-самое», а затем своими же руками уничтожать собственное творение. Некогда самый трамвайный город в мире – Петербург – уже лишился уникального перекрестка на Васильевском острове, который впору было показывать туристам за деньги. Ну где еще существовало двустороннее трамвайное движение, позволяющее с любого направления сворачивать хоть направо, хоть налево? Нигде! И у нас уже не существует. Даже сегодня, когда



Даже полтора века назад наши предки понимали, что без общественного транспорта жить невозможно. Вот такая конка двинулась по питерским улицам 13 сентября 1863 года. Позднее лошадей заменил электромотор – так родился трамвай.

мир возрождает трамвай из небытия, мы упорно закатываем в асфальт оставшиеся рельсы – и в Питере, и в Москве, и в Твери. А туристам вместо живой реликвии показываем разве что памятник петербургской конке – дескать, умели раньше думать.

На чем же мы будем ездить в ближайшее время? Москвичам, к примеру, в качестве перспективы предлагают… нет, не очередную монорельсовую дорогу, а катамараны! Аж 21 штуку – об этом говорится в Постановлении Правительства Москвы от 24.10.2006 .Там же сказано о необходимости обеспечить приоритетное движение «маршрутных транспортных средств по выделенным полосам на Волоколамском шоссе, Ленинском и Ленинградском проспектах». Ждем не дождемся…

ТРАМВАЙ И ЖЕЛАНИЯ

А как же личный автомобиль – неужели конец мечтаниям?

Да нет, конечно же. Места на огромных российских просторах пока достаточно – и для трамваев, и для «газелей», и для «логанов». Но бездумно захламить можно любую территорию – мы видим это на примере обеих столиц.

Что касается ежедневных поездок в автомобиле «с работы – на работу», то от них жителям столицы все же придется вскоре отказаться! Если, конечно, контора вашего работодателя не обладает собственным подземным паркингом. Господа депутаты, покажите личный пример – освободите Охотный ряд! Знаю, что сегодня многие привыкли подъезжать на машине чуть ли не к иконостасу храма – что ж, с барскими привычками пора кончать.

В общем, да здравствует трамвай! А тем, кто напомнит нам, что именно трамвай лишил головы нашего коллегу-редактора, по секрету сообщим, что никаких трамвайных маршрутов у Патриарших прудов никогда не было! Упомянутая в романе «новопроложенная линия» недолгое время использовалась лишь для ночного отдыха вагонов. А потому все нападки на трамвай – это происки нечистой силы. Которая, между прочим, не считала для себя зазорным пользоваться этим видом транспорта. Разве не так? □

Меж двух столиц

«Гады! Сталина на вас!». Этот дальнобойщик никогда не видел Сталина, но в нынешних «отцов народа» он не верит. Что произошло меж двух столиц, увидели и услышали Михаил Колодочкин и Константин Якубов.

Профессиональный водитель только что сумел удержать на трассе грузовик в полсотни тонн, когда тот ухнул всеми мостами в огромную яму посреди федеральной магистрали! Но в итоге огромный автопоезд на много часов превратился в неподвижную громаду. А разъяренный шофер, чуть не плача от унижения, бредет по обочине, подбирая остатки того, что еще пару минут назад было новенькой пневмоподушкой. Теперь оно валяется в кювете – выдранное «с мясом» и совершенно бесполезное. А водилу ждет многочасовой ремонт на холодном ветру, опоздание в пункт назначения и все такое. Про сохранность груза думать не хочется.

Мужик гремит ключами, матерится и призывает на помощь вождя. И вовсе не потому, что жаждет крови – он всего-навсего хочет водить свой автомобиль не по минному полю, а по нормальному шоссе! И еще он не понимает, почему ямы на шоссе, соединяющем две столицы России, приближаются размерами к воронкам от снарядов? Кто довел главную дорогу страны до скотского состояния? Вредители?

Сегодня тысячи водителей, лавирующих между расщелинами в древнем асфальте, видят, что в нынешней России абсолютно любой беспредел остается безнаказанным. Новгородский участок трассы Е-105 в нынешнем виде безопасен разве что для танков. Пора пересаживаться за рычаги – не к этому ли нас призывают местные чинуши?

Десяток километров смертельно опасной дороги сегодня не выделен никакими дорожными знаками – напротив, здесь милостиво разрешена скорость до 70 км/ч! А за ближайшим поворотом зевают гаишники с радарами – ждут, когда наш дальнобойщик закончит ремонт и бросится наверстывать упущенное время. Что ж, у каждого – своя работа…

Так кто же виноват? Ответ чиновника местного или федерального значения предугадать несложно – у него, конечно же, нет средств на ремонт и все такое. Так поставь предупреждающий знак, огороди ямы, повесь фонари – сделай хоть что-нибудь! А заодно притащи сюда из-за поворота этих дармоедов с радарами – пусть машут если не лопатами, то хотя бы жезлами! И попытаются регулировать движение на этом опаснейшем участке, спасая от увечий и технику, и людей. Пусть попробуют заработать не очередную дозу презрения, а реальное уважение.

Иначе призрак вождя и учителя действительно воскреснет из небытия. Но тогда одним только дорожным ремонтом откупиться не удастся… ■





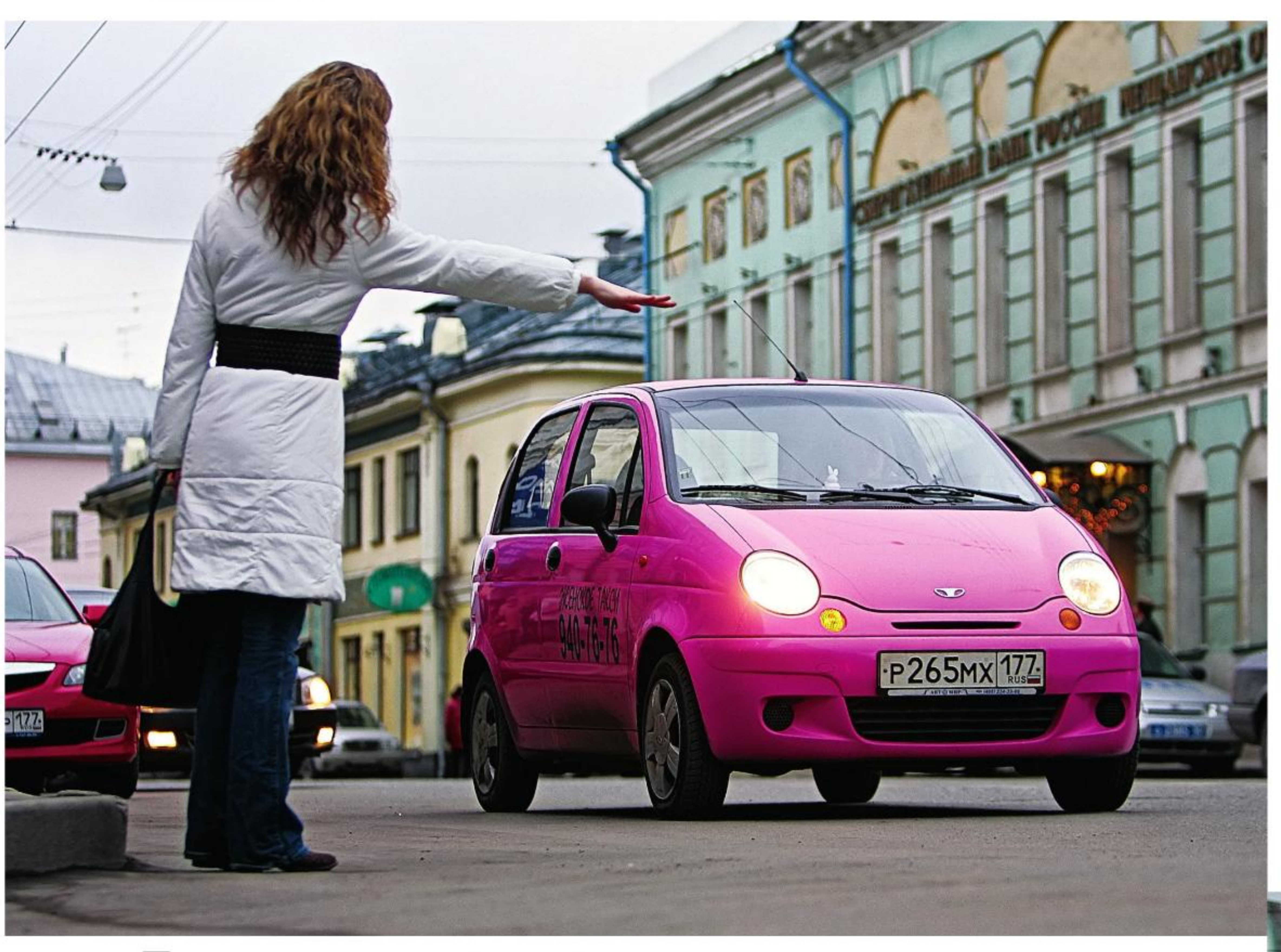
Каждого пострадавшего ждет ремонт транспортного средства. Своими силами и под открытым небом, разумеется…



В наших кюветах что только не валяется… И все же любопытно: какая светлая голова воткнула на аварийном участке знак «70»? Старые знаки были уместнее.



Передовые ремонтные технологии третьего тысячелетия основаны на погружении горячего асфальта посредством лопаты в акваторию лужи. Применено на практике работниками ДРСУ-76 в деревне Крестцы все на той же трассе Е-105.



Безопасность в розовых тонах

«Водитель, берегись! Двести блондинок купили двести розовых машин и выехали на дороги города!» – такими шутками запестрил интернет, едва в Москве появилось «Розовое такси». Вооружившись женским любопытством, женской логикой и женской же солидарностью, развеивать мифы отправилась Елена Сумина.

Женская безопасность – дело женских рук. Так решила Ольга Фомина, остановив однажды вечером подозрительного бомбилу. Ехать с ним по ночной Москве было страшно: мужик путал улицы, нарушал правила и, в конце концов, так и не добрался до места. После той злополучной поездки Ольга решила: нужно что-то делать. Но что? Ответ пришел сам собой.

Сидя за рулем своей машины и слушая радио, она узнала, что в Лондоне появилось такси розового цвета – водители-женщины возят исключительно пассажиров-женщин. Вот оно! Собрав совет из двух подруг, Ольга высказала идею. Подруги в успех не поверили, а знакомые мужчины и вовсе захохотали в голос. Однако будущая владелица компании, опустошив семейную копилку, методично обошла инстанции, зарегистрировала цвет машин, методику ведения бизнеса, название и все такое. Учредителями выступили все те же подруги – деньги на лизинг выделила одна из них. Что ни говори – женское царство. Словно в розовом тумане, новоиспеченная компания приобрела десять автомобилей «Дэу», окрасила их в задуманный цвет и начала поиск водителей.

Через три месяца они выполняли уже тридцать заказов в день. К слову сказать, на подобный уровень таксомоторные компании выходят примерно через год работы. К новому году заказов прибавилось – до семидесяти в день! Скептические улыбки мужчин сменились легким недоумением. Откровен-



ное изумление на лицах скептиков появилось, когда Ольга подписала договор с крупным автоцентром на десять автомобилей «Вольво-S40». Розового цвета, разумеется.

КАК ПОДРУГИ

Семилетний стаж вождения – минимальный для работы в «Женском такси». Кто-то из таксисток в «прошлой жизни» был домохозяйкой, другие бомбили на улицах, частенько подвергаясь нападениям со стороны пассажиров. Пересев на розовые машины и перевозя женщин да детей, они почувствовали себя в безопасности. Что касается мужчин…

– Никакой дискриминации здесь нет, – улыбается Ольга. – Есть лишь желание сделать жизнь москвичек ярче и безопаснее. К тому же любой мужчина вправе заказать розовую машину – для своей подруги, жены, мамы – и быть уверенным в их безопасности во время поездки. Более того, он и сам может стать пассажиром яркого автомобиля, но непременно в сопровождении спутницы.

Особенной популярностью розовые машины пользуются на свадьбах, при выписке из роддома, при встречах в аэропорту и на железнодорожных вокзалах. При этом непривычные такси не просто выступают в роли перевозчика – они еще и вызывают улыбки. Попробуйте в таком проехать по городу – сами убедитесь, как убедилась я. Катаясь по городу на «Дэу-Матиз», я постоянно видела улыбки на лицах мужчин, многие даже открывали окна, чтобы познакомиться или крикнуть: «Классно! Удачи, девчонки!»

Немаловажно и то, что, кроме обычной перевозки пассажиров, «Розовое такси» изобилует услугами, подобранными с учетом женской психологии. Например, «Автоняня» – для занятых родителей, которые могут отправить ребенка одного, например, к бабушке (кстати, во всех машинах есть детские кресла). Услуга «Трезвый водитель» позволит отдохнуть с подругами в ресторане без отговорок типа: «Я за рулем». В списке предложений: «Я сама» – помощь новичкам на дороге, «Курьер» – перевозка документов или покупок, и даже «Поездка с животными» – вы спокойно отвезете домашнего любимца в ветклинику, не выслушивая бурчание водителя, что теперь ему придется долго пылесосить салон.

Кстати, о салоне. Здесь всегда найдутся вода, мятные конфеты, влажные салфетки, колготки, средства гигиены, журналы – словом, все, что необходимо женщине. Высадив пассажира, водитель обрабатывает салон дезодорантом, который разлагает запахи – так что «аромата» табака или, не дай бог, спиртного не почувствуете.

ПРИЯТНОЕ С ПОЛЕЗНЫМ

– Мы – вместо шоколада: помогаем вырабатывать гормон счастья, – улыбается Ольга. – Ведь женщинам нужен праздник каждый день, пусть небольшой, но стильный и необычный. Кстати, расценки в «Розовом такси» такие же, как и в других таксомоторных компаниях. За радость необязательно переплачивать.

Позитивный получился бизнес. Мужчины, забыв о своем скептицизме, приняли машины розового цвета «за своих». Даже вперед пропускают и прощают женские ошибки. Вспоминают случай, когда сотрудник ГИБДД собственноручно… протирал салфеткой фары на розовой машине. Лишь однажды трое нетрезвых молодых людей, стоя на обочине и голосуя, кинули вслед неостановившейся розовой машине стеклянную бутылку… Но это – исключение. Оно лишь подтверждает то самое правило, которым в самом начале руководствовалась Ольга: «Женская безопасность – дело женских рук». □



Полис ответственности

Немецкий автомобилист знакомится со страховым агентом еще до покупки машины: ведь его совет влияет на выбор модели! Как именно – расскажет житель ФРГ Дмитрий Воронцов. Фото автора.

Хотя количество пострадавших на дорогах Германии год от года снижается, все еще находится работа для авторемонтников и медиков. В России страховые компании подключились к решению проблемы сравнительно недавно. А вот как они уже многие годы работают в Германии? Об этом я, участник немецкого дорожного движения, знаю не понаслышке, поскольку теперь живу и работаю в этой стране.

КУПИ АВТО!

Автомобиль в Германии воистину предмет наипервейшей необходимости! Работодатели, принимая человека на работу, ставят его наличие первым требованием в договоре. Да и безработному машина в разы увеличивает шансы найти работу, пусть и вдали от дома.

Но с чего же начинается покупка авто в Германии? С беседы со страховым агентом. Не смейтесь: он расскажет не только, как зависит страховая сумма от марки и предполагаемого годового пробега, но и посоветует, какую машину предпочесть, учитывая класс аварийности (а не мощность мотора, как в России) – и ваши доходы. Стоимость страховки, как и в России, зависит от того, кто кроме хозяина будет водить автомобиль, но сумма при этом не меняется в полтора раза. Точные цифры привести трудно, но в среднем возможность посадить за руль жену или друга обойдется в лишние 100 евро. Подыскивая автомобиль, я после встреч с несколькими страховщиками увидел себя в семи- или десятилетней малолитражной «японке». К тому же служба занятости, платившая пособие по безработице, не позволяла купить «тачку» дороже 5000 евро – в противном случае чиновники посчитали бы, что я имею дополнительный заработок, скрываемый от налогов, и лишили бы пособия. Посчастливилось купить автомобиль у хорошего знакомого – из проверенных рук. Это да еще смешная цена в 1000 евро определили выбор марки.

Следующий шаг – постановка на учет. Без Doppelkarte – бумаги от страховой компании, гарантирующей, что вы будете застрахованы именно в ней, – автомобиль на учет не поставят. Но, поскольку сумма страховой премии может быть довольно высокой, немедленной оплаты не потребуют. Ее можно оплачивать раз в полгода, раз в квартал или ежемесячно. Правда, поквартальные выплаты предполагают 3% надбавки, ежемесячные – 5%. Зато вся процедура регистрации машины, получение номерных знаков и выписка техпаспорта занимают от пяти до десяти минут! Но на самом деле владельцем автомобиля становятся еще раньше, получив ключи и техпаспорт от прежнего хозяина или автомагазина и заполнив от руки стандартный договор купли-продажи. Теперь вы полностью несете ответственность в случае аварии, иного ущерба и т.д. Личная подпись серьезна, как сердечный приступ! Можешь три дня кататься, но потом обязан зарегистрировать машину в государственной структуре, никакого отношения к дорожной полиции не имеющей. Дорожная полиция лишь контролирует соблюдение порядка и правил дорожного движения.

ПОЧЕМ ПОЛИС?

Тут многое зависит от стажа. В прежние годы наш, российский стаж признавался немцами, а права автоматически обменивались. Сейчас, увы, ситуация иная. Наши корочки дейст-

вительны лишь полгода, после этого необходимо зарегистрироваться в любой из автошкол и, сдав теоретический экзамен, можно приступать к подготовке и сдаче практического вождения. В итоге права европейского образца позволят ездить по всем странам ЕС, но… весь водительский стаж, полученный в России, пропадет! И мне, тренеру по автоспорту, пришлось платить страховку как начинающему водителю. Объясняют это возросшим уровнем коррупции в России: мол, все права купленные!

Страховых компаний в Германии – великое множество. Имеете право застраховаться в любой компании по всей территории Германии. Все детали легко обговариваются по телефону, а бумаги пересылаются почтой. Принцип работы у всех примерно одинаков, а вот тарифы – разные. Коэффициенты выражены в процентах. У одних это 230%, для начинающего водителя, у других – 140% или даже 100% – при условии, что водитель давно имеет права, но по каким-либо причинам не имел автомобиля. В некоторых компаниях при низких коэффициентах дополнительно рекомендуют (или нагло навязывают!) порой абсолютно ненужные услуги, вроде накопительной страховки, страховки от несчастных случаев и многое другое, сроком до пяти лет. Хотя среди пакета допстраховок есть и очень нужные, например на услуги адвоката. Стоит это от 60 до 75 евро в год, но ведь его услуги могут реально обойтись тысяч в пятьдесят... Интересно, что общая сумма страховой премии непропорциональна коэффициентам! Так, при 230% в одной компании человек платит, к примеру, 1500 евро в год. В другой же – при 140% те же 1500 евро! С каждым безаварийным годом ставка понижается и этот «бонус» сохраняется при смене авто. В моем случае при безаварийной езде на следующий год ставка понизится со 140 до 100%. И так далее, но не ниже 30%. Случись ДТП, естественно, коэффициент растет. Все эти бонусы-малусы распространяются и на второй, третий автомобиль. На практике я фактически переплачиваю стоимость машины в несколько раз! Утешает, что страховой агент не сидит сложа руки, а отслеживает ситуацию – появятся выгодные условия для клиента, информирует и даже переводит в другую компанию. В этом случае выигрывают оба – клиент получает более выгодные условия, а агент – вознаграждение от новой компании.



При ДТП участники хватаются не за бейсбольные биты, а за телефоны.

Полицай примчится на мотоцикле в считанные минуты.





СЛУЧИЛАСЬ НЕПРИЯТНОСТЬ

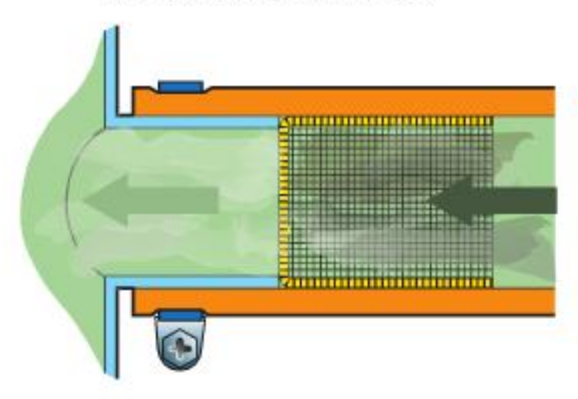
Если произошло ДТП, то полиция прибывает к месту аварии практически мгновенно – через пару минут. Осмотр места происшествия и замеры также не занимают много времени: при легкой «жестянке» – минут пятнадцать. Первым делом мелом или аэрозольным баллончиком наносят разметки, показывающие положение автомобилей на проезжей части в момент происшествия. Фотографируют место аварии. Затем поврежденные авто перемещают к обочине, освобождая проезжую часть. Полицейские работают деловито и расторопно, дабы не подвергать участников ДТП излишнему стрессу.

Как-то довелось наблюдать характерный пример. Перекресток. Движение не слишком интенсивное. Скорость ограничена 30 км/ч, и вот пара авто «целуются». Минуты три длится пауза, но никто не выходит из машин, под которыми уже расплываются лужицы антифриза. В одной – молодой парень с девушкой, в другой – седовласые дедушка с бабушкой. Молодежь не спеша вызывает полицию и эвакуаторы. Никто не пострадал, но скорая и пожарная тем не менее приехали – это закон. Пару минут участники аварии беседовали между собой. Ни криков, ни упреков. Затем эвакуаторы загрузили поврежденные машины, полицаи метелками смели осколки и пролитую жидкость. Все! Дальше в работу вступают работники страховых компаний.

По закону компания не вправе отказать в компенсации ущерба пострадавшему, если все оформлено правильно и без хитростей. Если же за рулем был невписанный в полис водитель, полиция его не штрафует, но страховое покрытие могут и не выплатить. Ремонтируют поврежденный автомобиль в любой фирме. Она предъявляет счет страховой компании. Очень часто на время ремонта фирма дает однотипный подменный автомобиль клиенту, который тоже оплачивает страховщик. Детали на ремонтируемый автомобиль устанавливают, разумеется, новые, а потому ни о какой скидке на возраст и износ машины и речи быть не может! И, наконец, главное: вы скажете, что полторы тысячи евро – обдираловка. Но не забудьте, что за эти деньги сумма возмещения практически не лимитирована. Разобьете «Бентли» или «Бугатти» – все оплатит страховая компания, как и лечение пострадавших. Сумма достигает семизначной величины! Например, в моем «бюджетном» полисе стоимостью 1200 евро прописан лимит выплат в 50 000 000 евро! Добавите еще 60, и лимит повысят вдвое. Компанию это не разорит – вряд ли найдется идиот, решивший порезвиться в автосалоне «Феррари» на танке. А так – 50 миллионов хватит на пожизненную оплату инвалидности на одни проценты от нее! □

Ю. ВДОВЕНКО,
п. Комаричи Брянской обл.

Охлаждающая жидкость нередко **загрязняется**, вынося в радиатор частицы накипи, литейного шлама и т.п. В результате падает эффективность системы охлаждения и отопителя, мотор перегревается, а в салоне холодно. Поможет делу фильтр из тонкой металлической сетки, установленный на входе в верхний патрубок радиатора. Фильтр приходится изредка чистить, но это намного проще чистки радиатора.



Г. ЧИФРАНОВ,
Башкирия

Выключатели (концевики) **дверей** нерегулируемые. Часто плафон в салоне гаснет уже при первом щелчке замка, когда дверь закрыта не полностью. Чтобы исключить такие ошибки, я опилил пластмассовые штоки до таких размеров, при которых плафон гаснет, только когда дверь плотно закрыта – при втором щелчке.

Если на ВАЗ-2111, 2113, 2114 с блоком индикации бортовой системы контроля не задействован светодиод сигнализатора непристегнутых ремней безопасности, его можно использовать для контроля пятой двери, а на седанах – крышки багажника.

От отдела эксплуатации
Возможна и обратная ситуация, когда шток короток. В этом случае несложно нарастить его, вкрутив в пластмассу саморез. Альтернативный вариант – наклеить на торец двери, упирающийся в концевик, регулировочную прокладку нужной толщины. Материалы – металл, плотная пластмасса.

ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА



Лучший в этом номере совет – Валерия ПШЕНКОВА из Дубовки Волгоградской области.

О недостатках роликов, натягивающих ремень ГРМ, говорили не раз, но и владельцы автомобилей ВАЗ, и специалисты-ремонтники по-прежнему сталкиваются с этой проблемой. В. Пшенков решает ее радикально.

Автор лучшего совета получает от журнала премию 5000 рублей, а от компании «Апико-Авто» – мощную и удобную лампу-переноску.

Рабочая поверхность пластмассового ролика, по моим наблюдениям, бывает настолько кривой, что исправить ее, не уменьшив максимальный диаметр примерно на 1 мм, не удается! Я это делаю на токарном станке. Первым делом вытачиваю оправку, имитирующую крепление ролика на двигателе, и, выключив станок, оставляю ее в патроне. На эту оправку устанавливаю ролик и закрепляю гайкой (см. фото). Для обработки пластмассовой дорожки ролика нужен острый резец с шириной рабочей кромки не больше 1 мм – в этом случае усилие резания невелико, ролик можно приводить во вращение другим, фрикционным роликом, прижатым к обрабатываемому. Им служит резиновая подушка верхнего крепления переднего амортизатора «Жигулей». Фрикционный ролик приводится электродрелью. Последнюю можно закрепить на задней бабке станка резиновым жгутом и т.п.



Даже с учетом всех недостатков эта технология обеспечивает приемлемую точность формы ролика. В двигателях с обработанными роликами меньше шумит ГРМ, натяжение ремня стабильнее. Это проверено неоднократно.

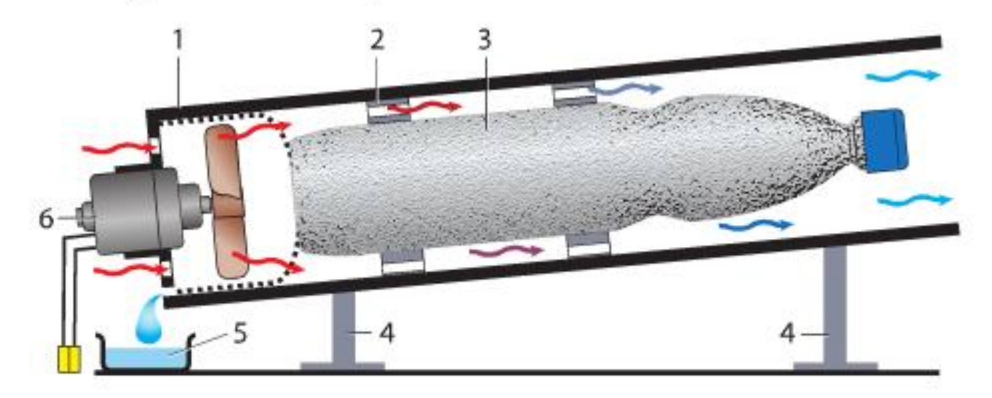
От отдела эксплуатации
Конечно, не каждый автолюбитель имеет доступ к токарному станку. Однако друзья на заводах есть у многих! Наконец, этот совет сродни маяку, указывающему направление: быть может, кто-то предложит более совершенный метод доработки ролика?

Ю. БУДНИКОВ,
С.-Петербург

Ворсовая обивка дверей возле рукояток стеклоподъемников быстро пачкается. Сохранить опрятный вид дверей можно, надев под накладку ручки отработавший свое компакт-диск.

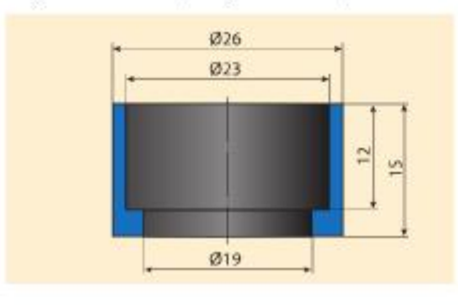
Г. АНДРИЯШИН,
Апрелевка Московской обл.

Автомобиль без кондиционера можно оснастить **устройством для подачи прохладного воздуха** (см. рис.) к наиболее важным (на усмотрение экипажа) местам. Из листового металла сверните трубу **1**, в ней закрепите упоры **2** для пластиковой бутылки **3** с замороженной (в холодильнике) водой. Вентилятор **6** (от компьютера) гонит по трубе воздух. Опоры **4** можете изготовить по своему вкусу, как и сборник **5** сконденсировавшейся воды. Одной большой бутылки со льдом (1,5–2 л) хватает на несколько часов пользования.



А. РОДИОНОВ,
Петрозаводск

Для защиты от кражи **запасного колеса «Шевроле-Нива»** я надел защитные втулки на гайки кронштейна крепления запаски к пятой двери. Размеры втулки – на рисунке. Справиться с ними вору мешает само колесо. А одна из шпилек крепления колеса к кронштейну оснащена «секреткой», подобно колесам автомобиля.



От отдела эксплуатации. Некоторые владельцы закрепляли кронштейн гайками изнутри двери – тоже надежно, но подход автора к этому вопросу привлекает простотой.

Поперек батьки

За ответ на задачу 48 «Кабы знать заранее» Сергей Филимонов из Сарова Нижегородской области получит от редакции премию 6000 руб., а от ОАО «Концерн «Моринформсистема-АГАТ» электрический шинный компрессор.



Ситуацию помните? Гололедица. Возле светофора между «Волгой» нашего героя и тротуаром встала «Нексия». Такая раскладка Валеру насторожила: покрышки летние, между машинами – меньше полуметра, не соскользнуть бы при старте к соседу! Вот и предпочел уехать вторым. Почему – очевидно, но часто комментарии наших читателей к задаче интересней ее самой. Каковы же их мнения?

Кто-то счел задачу излишне азбучной – зря! Многие ситуации потому и заканчиваются авариями, что выглядят безобидными. А сложные не по душе «практикам» – им на школьных уроках было скучно. Что тут скажешь? Конечно, автомобиль не бомба, но и «Запорожец» порой опасен. Посему среди множества верных ответов мы ищем наиболее обоснованные. Физика поведения автомобиля в задаче 48 сводится к следующему.

«Противоливневый» уклон покрытия улицы – около 2–3%. Значит, поперечная сила, стремящаяся сдвинуть машину к тротуару, составляет всего 2–3% ее веса. Но сползти мешает сцепление шин со льдом. Велико ли оно? Предельная его величина для летних шин, пока они не буксуют или не скользят юзом, – до 10–15% веса. Этого достаточно, чтобы сама собой машина к тротуару не сползла. Когда колеса «шлифуют» лед, физика иная: вода между льдом и протектором работает, как хорошая смазка, сцепление – особенно лысых шин при высокой скорости буксования – почти исчезает. В результате машина либо вообще не едет, либо разгоняется, но слабо, а ведущие колеса сползают под уклон. Выходит, на скользкой дороге очень важно не допускать существенного буксования.

Насколько это удастся, зависит, помимо прочего, от водителя. Вот один из спорных доводов читателей: «Волга», мол, заднеприводная, а посему на выпуклом льду ее обязательно занесет. Откуда этот штамп? Бесспорно, езда в гололедицу требует навыка, но миллионы людей ездят на заднеприводных авто, включая знаменитые БМВ и «мерседесы», и изменять привычкам не торопятся.

Тем не менее в некоторых случаях избежать скольжения трудно, даже невозможно. Это ситуации, в которых для движения нужны силы, превышающие сцепные возможности колес. Например, даже шипованные не всегда способны одолеть крутой подъем или глубокий снег – они «шлифуют» лед… Сыпь под колеса песочек, соль – а не то ищи другую дорогу, зови трактериста на гусеницах!

В то же время несколько авторов показали, что буксование одного колеса при достаточном сцеплении другого «еще не повод для заноса». (Поскользнуться одной ногой – не значит упасть!) Но хватит ли машине сил тронуться с места? Дифференциал уравнивает тяговые силы колес – значит, у обоих они ничтожные. В самом благоприятном случае машина все-таки разгоняется, хотя и вяло. Но дифференциал не влияет на боковые силы сцепления шин с покрытием – одна может зацепиться в несколько раз лучше другой. В результате возможен вариант, когда одно колесо пробуксовывает и готово соскользнуть, но другое – нет. Между прочим, непростые ситуации бывают и с передним приводом, если уж авто забуксует. Так что вовремя «переобуться» в зимние шины с шипами – очень важно. Но еще важней не терять голову.

Валерий, как признали многие, поступил разумно: зачем зря рисковать? В некоторых письмах слышатся отголоски нынешних нравов: разве действия водителя «Нексии» не напоминают «подставу»? Эта идея хорошо согласуется со сценарием: «Волгу» на старте повело – и она зацепила «Нексию». Как думаете, кому придется платить?

Поздравляем Сергея Филимонова с заслуженной наградой.



Рисунок Сергея Савилова

ЗАДАЧА ПЯТЬДЕСЯТ ПЕРВАЯ (шутка)

Масса покоя

День космонавтики отметили на славу. «Приняли», как положено – и заспорили. Допустим, у нас мощный электромобиль – воздуха не потребляет, катайся хоть по Луне. Построим полигон, машину испытаем, сравним с данными для города Дмитрова. Насчет трансмиссии условимся, что тут и там она одна и та же. Где разгон до сотни будет быстрей? Дед считает – на Луне: никакого ветра нет, машина в шесть раз легче, легче катятся шины и подшипники. Я не согласен. Кто из нас прав? Жду ответа. Ваш Вася.

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 10 апреля 2007 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или удобный для вас способ быстрой связи. Наш тел. (495) 207-79-84.

Марка, модель, объем двигателя, л	Год выпуска	Пробег, тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Тип, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л.с.	Расход топлива: Город	Расход топлива: Шоссе	Привод	Гарантия, лет/тыс. км	Автоматическая КП	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок	Сигнализация	Усилитель руля	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Литые диски	Рейлинги	Дилер	
Audi																																												
A4 1.8 T MC	2006	0	$40 200	4/5	Б/4	163	11.3	6,4	п	2/б.о.	■	■	■	■	■	■				■	■	■	■	■		■	■		■	■		■	■	■	■	■	■			■	■		АУДИ ЦЕНТР СЕВЕР	(495)785-2727
A4 2.0 MC	2006	0	$36 400	4/5	Б/4	200	10.9	6,2	п	2/б.о.	■	■	■	■	■	■				■	■	■	■	■		■	■		■	■		■	■	■	■	■	■			■	■		АУДИ ЦЕНТР СЕВЕР	(495)785-2727
A6 2.4 MC	2007	0	$57 100	4/5	Б/6	177	13.9	7,3	п	2/б.о.	■	■	■	■	■	■		■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■		АУДИ ЦЕНТР СЕВЕР	(495)785-2727
A8 6.0 Security	2007	0	$520 000	4/-	Б/12	450	-	-	4x4	2/б.о.	■	■	■	■	■	8	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■		■	■		Ауди Центр Запад	775-7772
Chery																																												
Amulet	2007	0	$10 899	4/5	Б/4	94	-	-	п	2/60		■				2			■		■		■				■						■	■							■		VIP-Авто	633-2777
Fora	2007	0	$14 499	4/5	Б/4	128	-	-	п	2/60		■	■			4			■		■	■	■			■	■	■			■		■	■	■	■	■			■	■		VIP-Авто	633-2777
Tiggo	2007	0	$18 399	5/5	Б/4	130	-	-	4x4	2/60		■	■			2			■		■		■			■	■						■	■	■		■				■		VIP-Авто	633-2777
Tiggo	2007	0	$16 499	5/5	Б/4	129	11.0	8.0	4x4	5/б.о.		■				■			■		■		■	■		■	■						■	■	■	■	■		■	■	■		Автоцентр Планета	101-4606
Chevrolet																																												
Aveo	2007	0	$10 129	5/5	Б/4	72	8.4	5,5	п	5/б.о.		■				■			■		■		■				■						■										Автоцентр Планета	101-4606
Epica 2.0	2007	0	$22 990	4/5	Б/6	144	11.4	6,3	п	2/б.о.		■	■		■	■	■		■		■		■			■	■		■	■			■	■							■		BLOCK	730-7878
Lacetti 1.4	2007	0	$15 410	5/5	Б/4	94	9.3	5,9	п	2/б.о.		■			■	■			■		■		■				■						■	■									BLOCK	730-7878
Lacetti	2007	0	$13 640	4/5	Б/5	94	9.1	6,0	п	5/б.о.		■				■					■		■																				Автоцентр Планета	101-4606
Lanos 1.5	2007	0	$10 130	4/5	Б/4	86	8.0	5,0	п	2/б.о.						■			■				■										■										BLOCK	730-7878
Lanos	2007	0	$8 980	4/5	Б/4	86	8.0	5,0	п	5/б.о.											■																						Автоцентр Планета	101-4606
Niva 1.7L	2006	0	р.340 300	5/5	Б/4	80	10.0	9,0	4x4	1/30											■		■										■	■							■		«АВРОРА»	225-7470
Niva 1.7L	2006	0	р.340 300	5/5	Б/4	80	10.0	9,0	4x4	1/30											■		■										■	■							■		АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЦЕНТР НАХИМОВСКИЙ, 32	10-555-30
TrailBlazer 4.2	2006	0	$48 904	5/5	Б/6	295	18.0	10.0	4x4	2/б.о.	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■		■		■	■	■			■	■			■		■	■	■	■	BLOCK	730-7878
Chrysler																																												
300C 3.5 Touring	2006	0	€52 800	5/5	Б/6	249	16.0	8,0	4x4	4/б.о.	■	■				■	■			■	■	■	■				■						■	■		■	■			■	■		«Musa Motors»	785-1111
300C 2.7	2006	0	€43 500	4/5	Б/6	193	14.0	9,0	з	4/б.о.	■	■				■	■			■	■	■	■				■						■	■		■	■			■	■		«Musa Motors»	785-1111
Grand Voyager 3.3 LTD	2006	0	€38 800	5/7	Б/6	172	17.0	12.0	п	4/б.о.	■	■				■	■			■	■	■	■				■						■	■		■	■			■	■		«Musa Motors»	785-1111
Citroen																																												
Berlingo 1.4 I X	2007	0	$11 690	5/5	Б/-	75	9.6	6,2	п	2/б.о.											■	■	■	■											■		■						«Сатари»	660-0202
C2 1.4 VTR SD	2007	0	$13 530	5/5	Б/-	110	8.3	5,2	п	2/б.о.		■				2				■	■		■	■			■			■			■				■						«Сатари»	750-6455
C3	2006	0	€11 950	5/5	Б/4	75	7.5	5,5	п	2/-			■		■	4		■	■		■		■				■			■			2	■	■		■						«Автомир»	997-77-71
C3 1.4 SX New	2007	0	$11 920	5/5	Б/-	75	8.2	4,9	п	2/б.о.						4			■		■		■							■			■	■									«Сатари»	788-7575
C4	2006	0	€13 775	5/5	Б/4	110	8.0	6,5	п	2/б.о.		■	■		■	2	■	■	■		■	■	■	■		■	■		■	■			2	■	■								«Автомир»	997-77-71
C4 1.6 3P VTR I BVA	2007	0	$16 200	5/5	Б/-	110	10.6	5,8	п	2/б.о.	■	■			■	6	■	■	■		■	■	■	■		■	■			■			■	■	■		■						«Сатари»	942-9534
C4 1.6 I X	2007	0	$14 820	5/5	Б/-	110	9.5	5,7	п	2/б.о.		■			■	2	■	■	■		■	■	■	■		■	■			■			■	■									«Сатари»	230-0008
C4	2006	0	€12 825	5/5	Б/4	110	9.0	5,5	п	2/б.о.		■	■		■	■	■	■	■		■	■	■	■		■			■	■			■	■	■								АТЛАНТ-М Вуатюр	626-87-65
C5	2006	0	€18 350	5/5	Б/4	125	7.6	8,7	п	2/б.о.		■	■	■	■	7		■		■	■	■	■				■		■	■			4	■	■	■							«Автомир»	997-77-71
C5 1.8 X I BVM	2007	0	$18 990	5/5	Б/-	125	10.4	5,9	п	2/б.о.		■		■	■	9	■	■		■	■		■				■			■			■	■	■								«Сатари»	671-7575
C5 2.0 SX I BVA	2007	0	$23 420	5/5	Б/-	143	12.4	6,4	п	2/б.о.	■	■		■	■	9	■	■		■	■	■	■	■		■	■			■	■	■	■	■	■		■				■		«Сатари»	267-3010
Picasso 1.8 7c BVM Dynamique	2007	0	$21 500	5/7	Б/-	127	11.3	6,1	п	2/б.о.		■		■	■	9	■	■	■			■	■				■						■		■		■						«Сатари»	942-9534
Daewoo																																												
Matiz 0.8 DLX	2007	0	$8 200	5/5	Б/3	51	7.4	5,0	п	5/100											■		■				■						■										«Автокей»	(495)101-4-101
Matiz 0.8 Automatic DLX	2007	0	$9 300	5/5	Б/3	51	8.0	5,5	п	5/100	■										■		■				■						■										«Автокей»	(495)101-4-101
Matiz 0.8 STD	2007	0	$7 400	5/5	Б/3	51	7.4	5,0	п	5/100																	■																«Автокей»	(495)101-4-101
Matiz 0.8 STD K	2006	0	р.212 000	5/5	Б/3	51	7.4	5,0	п	5/100									■								■																«Автокей»	(495)101-4-101
Nexia 1.5 DOHC GL K 16V	2006	0	р.275 600	4/5	Б/4	85	8.5	6,5	п	5/100									■								■																«Автокей»	(495)101-4-101
Nexia 1.5 DOHC GLE K 16V	2006	0	р.302 100	4/5	Б/4	85	8.5	6,5	п	5/100									■		■		■			■	■						■										«Автокей»	(495)101-4-101
Nexia 1.5 GLE 16V	2007	0	$10 700	4/5	Б/4	85	8.5	6,5	п	5/100											■		■			■	■						■										«Автокей»	(495)101-4-101
Nexia 1.5 SOHC GL	2007	0	$9 200	4/5	Б/4	75	8.3	6,4	п	5/100																	■																«Автокей»	(495)101-4-101
Nexia 1.5 SOHC GLE	2007	0	$10 200	4/5	Б/4	75	8.3	6,4	п	5/100											■		■			■	■						■										«Автокей»	(495)101-4-101
Nexia 1.5 DOHC GL 16 V	2006	0	р.257 050	4/5	Б/4	85	8.5	6,5	п	5/100																	■																«Автокей»	(495)101-4-101
Dodge																																												
Caliber 1.8	2006	0	€17 800	5/5	Б/4	150	9.6	6,0	п	4/б.о.		■				■			■		■	■	■				■						■	■									«Musa Motors»	785-1111
Caliber 1.8	2006	0	$23 364	4/5	Б/4	149	9.5	6.5	п	5/б.о.		■				4			■		■	■	■				■						4	■									Автоцентр Планета	101-4606
FIAT																																												
Albea 1.4 Comfort	2007	0	$13 140	5/5	Б/4	77	8.2	5,0	п	2/б.о.		■	■			■		■	■		■		■										■	■	■								BLOCK	234-6-222
Croma 1.8 Active	2007	0	$29 980	5/5	Б/4	140	9.9	6,1	п	2/б.о.		■	■			■	■	■		■	■		■	■		■	■				■	■	■	■	■		■						BLOCK	234-6-222
Doblo 1.4 Cargo, Active++	2007	0	$14 630	4/2	Б/4	77	-	-	п	2/б.о.		■	■			■		■					■																				BLOCK	234-6-222
Doblo 1.4 Panorama, Active+	2007	0	$16 415	5/5	Б/4	77	9.2	6,3	п	2/б.о.		■				■		■	■		■		■										■	■	■								BLOCK	234-6-222
Grande Punto 1.4	2006	0	р.470 000	3/5	Б/4	77	7.7	5,2	п	2/б.о.		■	■			2		■	■		■		■			■	■			■			■	■	■		■						«АВРОРА»	225-7440

/б.о. - без ограничения пробега

Марка, модель, объем двигателя, л	Год выпуска	Пробег, тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Тип, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л.с.	Расход топлива: Город	Расход топлива: Шоссе	Привод	Гарантия, лет/тыс. км	Автоматическая КП	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок	Сигнализация	Усилитель руля	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Литые диски	Рейлинги	Дилер	
FIAT																																												
Grande Punto 1.4 Dynamic	2007	0	$16 950	3/5	Б/4	77	7.7	5,2	п	2/б.о.		■	■			■		■	■		■		■			■							■	■	■		■						BLOCK	234-6-222
Panda 1.2	2006	0	р.340 000	3/5	Б/4	60	7.1	4,8	п	2/б.о.		■	■			2		■			■		■							■			■	■	■								«АВРОРА»	225-7440
Panda 1.2 Dynamic+	2007	0	$13 385	5/4	Б/4	60	7.1	4,8	п	2/б.о.		■	■			■		■	■		■		■										■	■	■							■	BLOCK	234-6-222
Ford																																												
Fiesta 1.3	2007	0	$12 090	3/5	Б/4	70	8.4	5,5	п	2/100						■							■																				«Независимость - Форд»	(495)105-1000
Fiesta 1.3	2007	0	$12 090	3/5	Б/4	70	7.4	5,3	п	2/100						■					■		■																				«Нью-Йорк Моторс-Москва»	7 495 737-04-05
Fiesta	2007	0	$12 100	4/5	Б/4	100	9.0	6,0	п	5/б.о.		■				■			■		■	■	■				■						■	■	■								Автоцентр Планета	101-4606
Focus 1.4 II	2007	0	$12 420	3/5	Б/4	80	8.7	5,5	п	2/100						■					■		■										■										«Независимость - Форд»	(495)105-1000
Focus 1.4 II	2007	0	$12 420	3/5	Б/4	80	8.7	5,4	п	2/100						■					■		■										■										«Нью-Йорк Моторс-Москва»	7 495 737-04-05
Focus	2007	0	$12 200	4/5	Б/4	80	8.7	5,5	п	5/б.о.		■				■			■		■		■				■						■								■		Автоцентр Планета	101-4606
Focus C-MAX 2.0 Core	2007	0	$24 900	5/5	Б/4	145	11.3	5,6	п	2/100		■	■			■		■	■		■		■			■	■						■	■									«Независимость - Форд»	(495)105-1000
Focus C-MAX 1.6	2007	0	$18 080	5/5	Б/4	115	11.6	5,5	п	2/100		■	■			■					■		■				■						■	■									«Независимость - Форд»	(495)105-1000
Focus C-MAX 1.6	2006	0	$18 080	5/5	Б/4	115	8.0	7,0	п	2/100		■	■		■	■					■		■				■						■	■									«Нью-Йорк Моторс-Москва»	7 495 737-04-05
Fusion 1.4	2007	0	$13 390	5/5	Б/4	80	8.4	5,5	п	2/100		■	■			■							■																				«Независимость - Форд»	(495)105-1000
Fusion 1.4	2007	0	$13 590	5/5	Б/4	80	8.5	5,3	п	2/100		■	■		■	■							■			■																	«Нью-Йорк Моторс-Москва»	7 495 737-04-05
Fusion	2007	0	$13 330	4/5	Б/4	80	9.0	5,0	п	-/-		■	■	■		■			■		■		■			■	■						■	■									Автоцентр Планета	101-4606
Mondeo 1.8	2006	0	$21 720	4/5	Б/4	125	9.0	7,5	п	2/100		■	■		■	■			■		■		■				■						■										«Нью-Йорк Моторс-Москва»	7 495 737-04-05
Mondeo	2007	0	$20 850	4/5	Б/4	125	-	-	п	5/-		■	■			■			■		■	■	■				■						■	■	■	■		■					Автоцентр Планета	101-4606
Honda																																												
Accord	2006	0	$35 900	4/5	Б/4	190	13.7	6,9	п	3/100	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■		■	■	■		«Аояма Моторс»	363-4222
Accord 2.0 Sedan Comfort	2006	0	$28 800	4/5	Б/4	150	8.6	6,2	п	3/100		■	■	■	■	■				■	■		■				■		■	■			■	■									«ФК Моторс»	(495)777-4800
Accord 2.4 Sedan Executive	2006	0	$36 300	4/5	Б/4	190	12.7	6,9	п	3/100	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■			■		■	■	■		«ФК Моторс»	(495)777-4800
Accord 2.4 Tourer Executive	2006	0	$38 300	5/5	Б/4	190	10.9	8,3	п	3/100	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■		■	■		■	■	■		«ФК Моторс»	(495)617-0017
Accord EX	2007	0	$35 900	4/5	Б/4	190	12.3	8,7	п	3/100	■	■	■	■	■	8		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	«Флайт Авто»	500-3434
Accord	2006	0	$35 900	4/5	Б/4	190	13.7	6,9	п	3/100	■	■	■		■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■			■	■	■	■	■		Авитус Авто	99-555-22
Accord Sport	2006	0	$30 900	4/5	Б/4	155	12.2	6,3	п	3/100	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■		■	■		■	■	■			■				■		Авитус Авто	99-555-22
Civic	2006	0	$20 900	4/5	Б/4	140	9.5	5,1	п	3/100	■	■	■		■	■		■	■		■		■				■						■	■			■	■						Авитус Авто	99-555-22
CR-V	2007	0	$39 500	5/5	Б/4	150	10.9	6,7	4x4	3/100	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■	■	«Аояма Моторс»	676-0340
Jazz	2006	0	$17 900	5/5	Б/4	83	7.2	5,0	п	3/100	■	■	■		■	■			■	■	■		■				■		■				■	■	■								«Аояма Моторс»	363-4222
Legend	2006	0	$69 000	4/5	Б/6	295	17.0	8,9	4x4	3/100	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■		«Аояма Моторс»	676-0340
Legend 3.5 Executive	2006	0	$69 000	4/5	Б/6	295	17.0	8,9	п	3/100	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■			■		■	■	■		«ФК Моторс»	(495)617-0017
Legend	2007	0	$69 000	4/5	Б/6	295	13.7	10,0	4x4	3/100	■	■	■	■	■	10	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	«Флайт Авто»	500-3434
Hyundai																																												
Accent 1.5 16V+подарок	2006	0	р.358 500	4/5	Б/4	102	8.0	7,0	п	5/100	■							■					■				■																«Автокей»	101-4-101
Accent 1.5 i 16V(M/T-1) +подарок	2006	0	р.328 500	4/-	Б/4	102	9.9	6,1	п	3/100									■				■				■																«Автокей»	101-4-101
Accent	2007	0	р.318 700	5/5	Б/4	102	7.8	-	п	3/100									■				■			■							■										«АвтоЦентр ВОСТОК»	(495)105-10-30
Accent 1.5	2007	0	р.323 700	4/5	Б/4	102	9.9	6,1	п	3/100									■				■				■																BLOCK	730-4499
Accent	2007	0	р.356 700	4/5	Б/4	102	-	-	п	3/100		■				1			■		■		■				■						■	■	■								VIP-Авто	633-2777
Porter 2.5 d MT GL(A1)	2006	0	р.345 000	2/3	ТД/4	80	10.0	8,0	з	5/100													■											■									«Автокей»	101-4-101
Sonata 2.7 V GLS +подарок	2006	0	р.719 700	4/5	Б/4	172	15.0	8,0	п	5/100	■	■				■				■			■				■						■	■	■	■	■			■	■		«Автокей»	101-4-101
Sonata 2.0 Vi GL	2006	0	р.521 700	4/5	Б/4	131	11.5	7,5	п	5/100						■			■		■		■				■						■	■									«Автокей»	101-4-101
Sonata	2007	0	р.634 700	5/5	Б/6	172	13.6	-	п	3/100		■		■	■	2				■	■		■			■							■	■	■		■			■	■		«АвтоЦентр ВОСТОК»	(495)105-10-30
Sonata 2.0	2006	0	р.521 700	4/5	Б/4	131	12.0	6,7	п	4/100		■				■			■		■		■				■			■			■	■									«ЭЛЕКС - ПОЛЮС»	234-07-07
Sonata 2.7	2006	0	р.629 700	4/5	Б/6	172	10.3	8,2	п	3/100		■				■		■		■	■		■										■	■	■		■						BLOCK	739-0445
Sonata	2007	0	р.581 700	4/5	Б/4	137	-	-	п	3/100		■				2				■	■		■			■	■						■	■	■		■			■	■		VIP-Авто	633-2777
Tucson 2.0	2006	0	$27 990	5/5	Б/4	142	10.6	6,8	п	5/120		■	■			■		■		■	■	■	■			■	■						■	■	■		■	■			■		BLOCK	730-4499
Jaguar																																												
S-Type 3.0	2007	0	$60 900	4/5	Б/6	200	-	-	з	-/-	■	■				8	■			■	■	■	■				■						■	■		■	■			■			«Musa Motors»	785-1111
S-Type 3.0 V6 0099	2006	0	$55 900	4/5	Б/6	240	16.3	7,8	з	3/б.о.		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■		■	■			■	■			■	■		■	■		ООО»АА Независимость Премьер Авто»	795-
XJ 3.0	2007	0	$86 900	4/5	Б/6	241	-	-	з	-/-	■	■				8	■			■	■	■	■				■						■	■		■	■			■			«Musa Motors»	785-1111
XJ 6 3.0 0099	2006	0	$86 900	4/5	Б/6	240	16.3	7,7	з	3/б.о.	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■		ООО»АА Независимость Премьер Авто»	795-
X-Type 2.1	2007	0	$36 900	4/5	Б/6	157	10.8	-	п	-/-	■	■				8				■	■	■	■				■						■	■			■						«Musa Motors»	785-1111
X-Type 2.0 Disel	2007	0	$33 900	4/5	Д/4	130	-	-	п	-/-		■				8				■	■	■	■				■						■	■			■						«Musa Motors»	785-1111
X-Type 2.0d 0099	2006	0	$33 900	4/5	Д/4	128	7.7	4,7	п	3/б.о.		■	■	■	■	■				■	■	■	■	■		■	■						■	■			■	■			■		ООО»АА Независимость Премьер Авто»	795-

/б.о. - без ограничения пробега

Марка, модель, объем двигателя, л	Год выпуска	Пробег, тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Тип, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л.с.	Расход топлива: Город	Расход топлива: Шоссе	Привод	Гарантия, лет/тыс. км	Автоматическая КП	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок	Сигнализация	Усилитель руля	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Литые диски	Рейлинги	Дилер	
Jeep																																												
Cherokee 3.7 Sport	2006	0	€30 900	5/5	Б/6	211	19.0	14,0	4x4	4/б.о.	■	■				■	■		■		■	■	■				■						■	■									«Musa Motors»	785-1111
Commander 4.7 Limited	2006	0	€53 900	5/5	Б/8	231	19.7	12,0	4x4	4/б.о.	■	■				■	■		■	■	■	■	■				■						■	■		■	■		■	■	■		«Musa Motors»	785-1111
Compass 2.4	2006	0	€26 600	5/5	Б/4	170	12.0	8,0	4x4	4/б.о.		■				■	■		■		■	■	■				■						■	■			■				■		«Musa Motors»	785-1111
Grand Cherokee 4.7 Limited	2006	0	€49 900	5/5	Б/8	231	19.7	12,0	4x4	4/б.о.	■	■				■	■			■	■	■	■				■						■	■		■	■			■	■		«Musa Motors»	785-1111
Kia																																												
Carens	2007	0	р.739 000	5/7	Б/4	142	8.2	-	п	3/100						2			■		■		■										■	■	■						■		«АвтоЦентр ВОСТОК»	(495)221-77-77, 234-58-80
Cerato	2006	0	р.436 520	5/5	Б/4	105	9.0	5,5	п	4/100		■	■		■	■			■		■		■							■			■	■									«ЭЛЕКС - ПОЛЮС»	641-16-37
Picanto	2007	0	р.279 700	5/5	Б/4	65	6.1	-	п	3/100		■				1					■		■			■	■						■	■	■								«АвтоЦентр ВОСТОК»	(495)221-77-77, 234-58-80
Rio	2007	0	р.415 000	5/5	Б/4	97	7.9	-	п	3/100						2		■			■		■										■	■									«АвтоЦентр ВОСТОК»	(495)221-77-77, 234-58-80
Sorento	2006	0	р.839 720	5/5	Б/4	139	14.8	8,6	4x4	4/100		■	■	■		■			■		■		■			■				■			■	■							■	■	«ЭЛЕКС - ПОЛЮС»	641-16-37
Spectra 102.0	2007	0	р.347 000	4/5	Б/4	101	8.2	-	п	3/100						2					■		■				■						■										«АвтоЦентр ВОСТОК»	(495)221-77-77, 234-58-80
Spectra	2006	0	р.342 160	4/5	Б/4	101	10.5	6,0	п	4/100						■					■		■							■			■										«ЭЛЕКС - ПОЛЮС»	641-16-37
Sportage	2007	0	$724 900	5/5	Б/4	142	8.2	-	4x4	3/100		■				2			■		■		■			■	■						■	■	■						■	■	«АвтоЦентр ВОСТОК»	(495)221-77-77, 234-58-80
Land Rover																																												
Discovery 2.7 III TdV6 «S»	2007	0	$53 900	5/5	Д/6	190	-	-	4x4	-/-		■				■			■		■	■	■				■						■	■							■		«Musa Motors»	785-1111
Discovery 4.4 III V8 «SE»	2007	0	$66 900	5/5	Б/8	300	-	-	4x4	-/-	■	■				■				■	■	■	■				■						■	■							■		«Musa Motors»	785-1111
Freelander 2.2 2 1.8 Td 4 E	2007	0	$37 500	5/5	Д/4	160	-	-	4x4	-/-		■				■			■		■	■	■				■						■	■							■		«Musa Motors»	785-1111
Freelander 3.2 2 I6SE	2007	0	$52 000	5/5	Б/6	233	-	-	4x4	-/-		■				■	■			■	■	■	■				■						■	■		■				■	■		«Musa Motors»	785-1111
Range Rover 3.6 «Vogue»2007 TDV8	2007	0	$116 400	5/5	Д/8	272	-	-	4x4	-/-	■	■				■	■			■	■	■	■				■						■	■		■	■		■	■	■		«Musa Motors»	785-1111
Range Rover 4.4 «Vogue» 2007	2007	0	$116 400	5/5	Б/8	306	-	-	4x4	-/-	■	■				■	■			■	■	■	■				■						■	■		■	■		■	■	■		«Musa Motors»	785-1111
Range Rover 4.4 Vogue	2006	0	$106 500	5/-	Б/8	306	21.2	17,4	4x4	3/100	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		АвтоПассаж М	363-9780
Range Rover 4.4 Vogue	2006	0	$105 500	5/5	Б/8	306	21.2	17,4	4x4	3/100	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		АвтоПассаж М	363-9779
Range Rover 4.2 Supercharged	2006	0	$118 300	5/-	Б/8	396	21.2	17,4	4x4	3/100	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		АвтоПассаж М	363-9781
Range Rover Sport 3.6 V8 «SE» 2007 TDV8	2007	0	$83 700	5/5	Б/8	272	-	-	4x4	-/-	■	■				■	■			■	■	■	■				■						■	■		■				■	■		«Musa Motors»	785-1111
Range Rover Sport 7 4.4 V8»SE»200	2007	0	$83 700	5/5	Б/8	300	-	-	4x4	-/-	■	■				■	■			■	■	■	■				■						■	■		■				■	■		«Musa Motors»	785-1111
Mazda																																												
3 1.6 Touring	2007	0	$21 500	4/5	Б/4	105	9.0	7,0	п	3/100		■	■		■	■		■		■	■		■	■		■	■	■	■	■			■	■			■				■		«Независимость - Mazda»	799-9666
3	2007	0	$18 000	4/5	Б/4	105	9.0	7,0	п	5/б.о.		■	■		■	■		■	■		■		■	■		■							■	■	■	■							Автоцентр Планета	101-4606
3 Touring	2007	0	$21 100	4/5	Б/4	105	9.0	7,0	п	5/б.о.		■	■		■	■		■	■		■		■	■		■	■	■					■	■	■	■					■		Автоцентр Планета	101-4606
6 1.8 FL	2007	0	$23 900	4/5	Б/4	120	9.0	6,9	п	3/100		■	■	■	■	■	■	■		■	■		■	■			■	■	■	■			■	■			■						«Независимость - Mazda»	799-9666
6 2.0	2007	0	$26 400	4/5	Б/4	147	10.0	8,0	п	3/100		■	■	■	■	■	■	■		■	■		■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■			■						«Независимость - Mazda»	799-9666
6 2.0	2006	0	$28 700	5/4	Б/4	147	11.0	6,0	п	3/100		■	■	■	■	8	■	■	■	■	■		■	■		■	■		■	■		■	■	■	■		■				■	■	«Ю.С. Импекс»	980-6924
B2500 series	2007	0	$23 370	4/5	Д/4	109	13.0	9.0	4x4	3/100						■					■		■										■	■									«Независимость - Mazda»	799-9666
Mercedes-Benz																																												
A-Klasse 1.5 150	2006	0	€23 700	3/5	Б/4	96	7.9	5,4	п	2/100	■	■	■	■	■	■		■	■		■		■				■		■	■			■	■	■	■	■				■		АВИЛОН	730-4444
C-Klasse 1.8 180K	2006	0	€31 200	4/5	Б/4	143	11.4	5,9	з	2/100	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■		■	■		■	■	■	■	■	■				■		АВИЛОН	730-4444
CLS-Klasse 5.0 500	2006	0	€116 423	4/5	Б/8	306	16.4	8,5	з	2/100	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■		АВИЛОН	730-4444
E-Klasse 3.0 280	2006	0	€57 400	4/5	Б/6	170	13.4	6,9	з	2/100	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■		АВИЛОН	730-4444
G-Klasse 5.0 500	2006	0	€120 924	4/5	Б/8	296	21.8	13,7	4x4	2/100		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		АВИЛОН	730-4444
M-Klasse 3.5 ML 350	2006	0	€72 500	4/5	Б/6	272	15.2	9,4	4x4	2/100		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■		АВИЛОН	730-4444
Mitsubishi																																												
Colt 1.3 /BJY/BJZ	2006	0	$15 790	5/5	Б/4	95	7.4	4,8	п	3/100		■	■		■	■		■	■		■		■				■			■			■	■			■						BLOCK	231-1991
Galant 2.4 S01 intents	2006	0	$28 400	4/5	Б/4	158	13.5	7,2	п	3/100	■	■	■	■		■	■	■		■	■		■			■	■	■		■			■	■			■				■		BLOCK	231-1991
Lancer 1.3	2006	0	$15 190	4/5	Б/4	82	9.0	5,0	п	5/б.о.		■	■			2			■		■	■	■										4	■									Автоцентр Планета	101-4606
Pajero 3.2 IV S09	2006	0	$49 990	5/7	Д/4	165	12.0	7,8	4x4	3/100		■	■	■	■	■		■		■	■		■	■	■	■	■			■			■	■			■	■			■	■	BLOCK	231-1991
Nissan																																												
Almera Classic 1.6	2006	0	$14 090	4/5	Б/4	107	10.0	6,0	п	5/б.о.						1					■	■	■										2										Автоцентр Планета	101-4606
Micra	2007	0	$13 140	5/5	Б/4	65	8.6	5,8	п	5/б.о.	■	■	■		■	■			■		■		■	■			■						■	■	■	■	■	■			■		Автоцентр Планета	101-4606
Murano 3.5	2007	0	$57 490	5/5	Б/6	234	17.2	9,5	4x4	3/100	■	■	■	■	■	6	■	■		■	■		■	■	■		■	■	■	■		■	4	■			■		■	■	■		Автоцентр ОВОД	787-5353
Note	2006	0	$15 490	5/-	Б/4	88	7.9	5,3	п	3/100		■	■		■	■					■		■	■									■	■	■		■	■					«АвтоСпецЦентр»	(495)786-2222
Note 1.6	2007	0	$15 490	5/5	Б/4	88	9.3	5,8	п	3/100		■	■		■	4			■		■		■	■			■	■	■	■			2	■			■						Автоцентр ОВОД	787-5353
Note	2006	0	$15 490	5/5	Б/4	88	7.9	5,3	п	3/100		■	■		■	2					■		■	■									2	■			■						У СЕРВИС+	258-8989

/б.о. - без ограничения пробега

Марка, модель, объем двигателя, л	Год выпуска	Пробег, тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Тип, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л.с.	Расход топлива: Город	Расход топлива: Шоссе	Привод	Гарантия, лет/тыс. км	Автоматическая КП	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок	Сигнализация	Усилитель руля	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Литые диски	Рейлинги	Дилер	
Nissan																																												
Pathfinder 2.5	2007	0	$45 800	5/7	Д/4	175	13.0	7,5	4x4	3/100		■	■	■	■	6		■		■	■		■	■		■	■		■	■		■	4	■			■				■	■	Автоцентр ОВОД	787-5353
Primera	2006	0	$22 400	4/-	Б/4	109	9.3	6,0	п	3/100		■	■		■	■		■	■	■	■		■	■		■	■		■	■	■		■	■	■		■						«АвтоСпецЦентр»	(495)786-2222
Primera 1.6	2007	0	$22 400	4/5	Б/4	109	9.3	6,0	п	3/100		■	■		■	8		■		■	■	■	■	■		■	■		■	■		■	4	■			■						Автоцентр ОВОД	787-5353
Primera	2007	0	$22 400	5/5	Б/4	98	8.6	5,5	п	5/б.о.		■	■	■	■	■			■		■		■	■		■	■	■					■	■	■	■	■	■			■		Автоцентр Планета	101-4606
Primera	2006	0	$22 400	4/5	Б/4	109	9.3	6,0	п	3/100		■	■		■	6		■		■	■		■	■		■	■		■	■	■		4	■			■						У СЕРВИС+	258-8989
Qashqai	2007	0	$21 900	5/-	Б/4	115	8.4	5,7	п	3/100		■	■		■	■		■	■		■		■	■			■		■				■	■	■		■	■					«АвтоСпецЦентр»	(495)786-2222
Qashqai 1.6	2007	0	$21 900	4/5	Б/4	115	8.4	5,7	п	5/б.о.		■	■			8		■	■		■	■	■	■		■		■					4	■	■		■						Автоцентр Планета	101-4606
Teana	2006	0	$30 990	4/5	Б/4	136	13.2	8,1	п	3/100	■	■	■		■	■		■	■	■	■		■	■		■	■			■			■	■	■		■	■			■	■	«АвтоСпецЦентр»	(495)786-2222
Teana	2006	0	$30 990	4/5	Б/4	136	13.2	8,1	п	3/100	■	■	■		■	2		■		■	■		■	■		■	■						4	■			■						У СЕРВИС+	258-8989
X-Trail	2006	0	$30 190	5/-	Б/4	140	12.2	7,6	п	3/100		■	■		■	■		■	■	■	■		■	■		■	■		■				■	■	■		■	■			■	■	«АвтоСпецЦентр»	(495)786-2222
X-Trail 2.0	2007	0	$30 190	4/5	Б/4	140	12.2	7,6	4x4	3/100		■	■	■	■	4		■	■		■		■	■		■	■		■	■			4				■				■	■	Автоцентр ОВОД	787-5353
X-Trail	2007	0	$26 460	4/5	Б/4	140	12.2	7,6	4x4	5/б.о.		■	■	■	■	■		■		■	■		■	■		■	■			■			■				■				■	■	Автоцентр Планета	101-4606
X-Trail	2006	0	$30 190	5/5	Б/4	140	12.2	7,6	4x4	3/100		■	■		■	4				■	■		■	■			■		■				4	■			■				■	■	У СЕРВИС+	258-8989
Opel																																												
Astra 1.4	2006	0	$17 600	5/5	Б/4	90	8.2	5,2	п	2/б.о.		■	■		■	■			■		■	■	■				■			■			■	■									BLOCK	730-7878
Zafira 1.6	2006	0	$22 010	4/5	Б/4	105	9.9	6,1	п	2/б.о.		■	■		■	■			■		■	■	■				■			■			■	■			■					■	BLOCK	730-7878
Peugeot																																												
206 ONE-LINE	2007	0	$12 500	3/5	Б/4	75	8.4	5,0	п	2/б.о.						2							■							■													«Авес-Пежо»	775-0404
307 SW D-Sign	2007	0	$21 500	5/7	Б/4	110	9.9	6,3	п	2/б.о.		■			■	2		■	■		■		■			■	■			■			■	■									«Авес-Пежо»	775-0400
307 D-Sign	2007	0	$16 250	3/5	Б/4	90	8.7	5,5	п	2/б.о.		■	■			2		■			■		■				■			■			■										«Авес-Пежо»	744-0002
307 1.6	2006	0	р.455 000	5/5	Б/4	90	9.5	5,8	п	2/б.о.		■	■			4			■		■		■				■			■			■	■	■			■			■		«АВРОРА»	225-7445
407 SR Executive	2007	0	$22 750	4/5	Б/4	123	11.5	6,0	п	2/б.о.		■	■	■	■	6		■		■	■		■			■	■			■		■	■	■							■		«Авес-Пежо»	775-0405
407 1.8	2006	0	р.637 000	4/5	Б/4	116	11.6	6,2	п	2/б.о.		■	■	■		6		■		■	■	■	■	■		■		■		■			■	■									«АВРОРА»	225-7445
Renault																																												
Kangoo	2007	0	$14 179	4/5	Б/4	75	9.5	6,3	п	2/б.о.						1							■				■																Автоцентр ОВОД	787-5353
Laguna скидка	2006	0	$21 649	4/5	Б/4	115	10.0	6,0	п	3/100		■				■			■		■		■											■	■								«Автокей»	995-11-60
Logan	2006	0	$9 649	4/5	-/4	75	9.0	5,0	п	3/100						■																											«Автокей»	995-11-60
Logan	2007	0	$9 649	4/5	Б/4	75	9.2	5,5	п	2/б.о.						1																											Автоцентр ОВОД	787-5353
Logan 1.4	2006	0	$9 649	4/5	Б/4	75	9.0	5,0	п	5/б.о.						1						■																					Автоцентр Планета	101-4606
Megane скидка	2006	0	$16 849	5/4	Б/4	98	8.5	6,0	п	3/100		■				■					■		■										■										«Автокей»	995-11-60
Megane 1.6 II Sedan	2007	0	$18 049	4/5	Б/4	115	9.0	6,0	п	2/б.о.		■	■		■	6		■	■		■		■						■	■			■										Автоцентр ОВОД	787-5353
Scenic	2007	0	$22 699	5/5	Б/4	115	9.3	6,0	п	2/-		■	■		■	6		■	■		■		■						■	■			■	■									Автоцентр ОВОД	787-5353
Symbol	2006	0	$12 149	4/5	Б/4	115	10.0	6,0	п	3/100						■							■																				«Автокей»	995-11-60
Symbol 1.4	2007	0	$11 999	4/5	Б/4	75	8.0	5,5	п	2/б.о.						1					■		■										■										Автоцентр ОВОД	787-5353
Skoda																																												
Fabia 1.2	2007	0	$13 800	5/5	Б/3	64	7.6	5,1	п	3/100						1		■	■				■							■											■		«АвтоСпецЦентр на Таганке»	(495)780-8-780
Octavia 2.0 RS	2007	0	$33 000	5/5	Б/4	200	10.9	6,0	п	3/100		■	■			8		■		■	■	■	■	■	■	■	■			■			■	■	■		■			■	■		«АвтоСпецЦентр на Таганке»	(495)780-8-780
Octavia 1.6	2007	0	$25 000	5/5	Б/4	102	11.2	5,9	п	3/100		■				2		■		■	■	■	■			■				■			■	■	■		■				■		«АвтоСпецЦентр на Таганке»	(495)780-8-780
Octavia 1.4 Tour	2007	0	$14 990	5/5	Б/4	75	9.1	5,5	п	3/100		■				■		■			■		■			■							■	■	■								«Вентус»	234-39-14
Ssang Yong																																												
Actyon	2007	0	р.890 000	5/5	Б/4	150	8.1	-	4x4	3/100	■	■	■	■	■	4		■		■	■	■	■			■	■		■			■	■	■	■	■		■		■	■		«АвтоЦентр ВОСТОК»	(495)105-10-30
Actyon 2.0	2007	0	$28 410	5/5	Д/4	141	10.6	7,1	4x4	3/100		■				■				■	■	■	■			■							■	■	■		■	■			■		BLOCK	234-6-222
Kyron 2.0	2006	0	$28 920	5/5	Д/4	141	10.6	7,1	4x4	3/100		■				■			■		■	■	■			■							■	■	■		■	■			■		BLOCK	234-6-222
Rexton	2007	0	р.840 000	5/5	Б/4	150	12.4	-	4x4	3/100		■		■		2				■	■		■			■	■						■	■	■			■			■	■	«АвтоЦентр ВОСТОК»	(495)105-10-30
Rexton 2.3	2007	0	$29 990	5/5	Б/4	150	15.8	9,4	4x4	3/100		■				■				■	■		■			■							■	■	■			■			■	■	BLOCK	234-6-222
Rexton 2.3	2006	0	р.840 000	5/5	Б/4	150	15.8	9,4	4x4	3/100		■	■	■		2				■	■		■			■							■	■			■	■			■		АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЦЕНТР НАХИМОВСКИЙ, 32	10-555-30
Suzuki																																												
Grand Vitara 2.0 5D	2006	0	$30 100	5/5	Б/4	141	10.0	8,2	4x4	3/100		■				■			■		■	■	■			■				■			■	■	■		■					■	«Автокей»	101-4-101
Grand Vitara 1.6 3D	2005	0	$25 500	3/4	Б/4	106	10.6	7,6	4x4	3/100		■				■			■		■	■	■			■		■	■	■			■	■	■		■				■	■	«Автокей»	101-4-101
Liana 1.6 Sedan	2006	0	$15 690	4/5	Б/4	106	9.0	6,8	4x4	3/100		■				■			■		■	■	■				■		■	■			■	■	■		■						«Автокей»	101-4-101
Swift 1.3 5D	2006	0	$15 350	5/5	Б/4	94	9.5	6,8	4x2	3/100		■	■			■				■	■	■	■			■	■		■	■			■	■	■		■				■	■	«Автокей»	101-4-101
Toyota																																												
Avensis	2007	0	$24 000	4/5	Б/4	129	9.4	5,8	п	3/100		■	■		■	■			■		■		■				■		■				■	■			■						«Тойота Центр Отрадное»	780-7878
Avensis 1.8	2006	0	$24 400	4/5	Б/4	129	10.0	6,0	п	5/б.о.		■	■	■	■	9		■			■	■					■		■				4	■			■						Автоцентр Планета	101-4606
Camry	2007	0	$32 900	4/5	Б/4	167	11.6	6,7	п	3/100		■	■		■	■		■		■	■		■			■	■	■	■			■	■	■	■		■				■		«Тойота Центр Отрадное»	780-7878
Camry 2.4	2006	0	$31 900	4/5	Б/4	167	11.6	6,7	п	5/б.о.		■	■		■	8				■	■	■	■			■		■				■		■	■								Автоцентр Планета	101-4606
Corolla 1.4	2007	0	$18 600	4/5	Б/4	97	9.0	6,0	п	5/б.о.		■	■			4			■		■	■		■			■						2	■	■		■						Автоцентр Планета	101-4606
Land Cruiser 100	2007	0	$52 400	5/10	ТД/6	204	14.1	10,8	4x4	3/100		■				■	■		■	■	■		■	■		■							■	■	■								«Тойота Центр Коломенское»	740-0110
Land Cruiser Prado	2007	0	$55 200	5/5	Б/6	249	16.7	9,8	4x4	3/100	■	■	■		■	■				■	■		■			■	■	■					■	■	■		■				■		«Тойота Центр Отрадное»	780-7878
RAV4	2007	0	$34 250	5/5	Б/4	152	11	7,2	п	3/100		■	■		■	■				■	■		■	■		■	■	■	■				■	■	■		■				■		«Тойота Центр Коломенское»	740-0110
Yaris 1.3	2006	0	$17 390	4/5	Б/4	87	7.0	5,0	п	5/б.о.		■	■		■	4			■		■	■	■				■						2	■	■								Автоцентр Планета	101-4606

На правах рекламы

/б.о. - без ограничения пробега

Марка, модель, объем двигателя, л	Год выпуска	Пробег, тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Тип, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л.с.	Расход топлива: Город	Расход топлива: Шоссе	Привод	Гарантия, лет/тыс. км	Автоматическая КП	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок	Сигнализация	Усилитель руля	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Литые диски	Рейлинги	Дилер	
Volkswagen																																												
Caddy 1.6 Holiday	2007	0	$21 495	4/5	Б/4	102	9.9	6,5	2x4	2/б.о.		■	■		■	■			■		■		■				■						■	■									«Авто Ганза»	787-5588
Golf 1.4	2006	0	$18 720	3/5	Б/4	80	7.0	6,0	2x4	2/б.о.		■	■		■	■			■		■		■										■	■									«Авто Ганза»	787-5588
Jetta 1.6	2006	0	$23 200	4/5	Б/4	102	9.9	5,7	2x4	2/б.о.		■	■		■	■				■	■	■	■	■			■						■	■			■						«Авто Ганза»	787-5588
Jetta 1.6 Trendline	2006	0	$24 400	4/5	Б/4	102	10.0	6,1	п	2/б.о.		■				6			■	■	■		■	■									■	■	■		■	■					«Автоцентр Атлант-М»	777-6-505
Jetta 1.6	2006	0	$24 980	5/5	Б/4	102	11.3	6,4	п	2/б.о.	■	■	■	■	■	6				■	■		■	■									■	■			■						АВТОЦЕНТР НЕМЕЦКИЙ ДОМ	2216800
Multivan 2.0	2006	0	$49 000	4/7	Б/4	115	13.7	7,8	2x4	2/б.о.		■	■		■	■	■	■		■	■	■	■				■			■			■	■			■						«Авто Ганза»	787-5588
Passat 2.0	2006	0	$34 300	4/5	Б/4	150	9.9	7,8	2x4	2/б.о.		■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■			■			■		■	■	■			■	■		■	■		«Авто Ганза»	787-5588
Passat 1.6 Trendline	2006	0	$26 000	4/5	Б/4	102	10.7	6,0	п	2/б.о.		■	■	■	■	8	■		■	■	■		■	■						■		■	■	■	■		■	■					«Автоцентр Атлант-М»	777-6-505
Passat 1.6 Comfortline	2006	0	$28 400	4/5	Б/4	102	10.7	6,0	п	2/б.о.		■	■	■	■	6	■		■	■	■		■	■		■				■		■	■	■	■		■	■					«Автоцентр Атлант-М»	777-6-505
Passat B6 2.0 FSI	2006	0	от $29 750	4/5	Б/4	150	12.8	6,6	п	2/б.о.	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■		■	■		■	■	■			■	■					Авто Алеа	101-4999
Passat 2.0 FSI	2006	0	$34 500	5/5	Б/4	150	12.6	6,5	п	2/б.о.	■	■	■	■	■	6	■	■		■	■	■	■	■		■	■		■			■	■	■			■			■	■		АВТОЦЕНТР НЕМЕЦКИЙ ДОМ	785-8484
Passat 2.0 Comfortline	2006	0	$31 700	4/5	Б/4	150	12.6	6,5	п	2/б.о.	■	■	■	■	■	6	■	■		■	■	■	■				■	■	■	■			■	■	■		■	■					ООО «Автотрейд АГ»	995-1220
Pointer	2006	0	от $11 950	3/5	Б/4	99	9.2	6,4	п	2/б.о.									■														■										Авто Алеа	101-4999
Touareg 3.0	2007	0	$67 800	5/5	ТД/6	241	19.1	10,8	4x4	2/б.о.	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■				■		■	■	■		■	■			■				■		«Авто Ганза»	787-5588
Touareg V6	2006	0	от $56 970	5/5	Б/5	241	18.6	10,6	4x4	2/б.о.	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■		■	■		■	■		■	■	■			■	■		■	■		Авто Алеа	101-4999
Touareg 3.2 V6	2006	0	$60 000	5/5	Б/6	241	19.0	10,8	4x4	2/б.о.	■	■	■	■	■	6	■	■		■	■		■	■	■	■	■		■		■	■	■	■			■	■		■	■		АВТОЦЕНТР НЕМЕЦКИЙ ДОМ	785-8484
Touareg 3.2	2006	0	$70 000	5/5	Б/6	241	19.0	11,0	4x4	2/б.о.	■	■	■	■	■	8	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■		■	■			■	■		■	■	■	ООО «Автотрейд АГ»	995-1220
Touran 1.6	2007	0	$24 910	5/5	Б/4	102	10.9	6,2	2x4	2/б.о.		■	■		■	■				■	■		■				■						■	■			■						«Авто Ганза»	787-5588
Touran 1.6 Champion	2006	0	$27 400	5/5	Б/4	102	10.2	6,5	п	2/б.о.		■	■	■	■	6		■		■	■	■	■	■		■	■			■				■			■				■	■	ООО «Автотрейд АГ»	995-1220
Volvo																																												
S40 1.6	2007	0	$23 900	4/5	Б/4	100	9.5	6,8	п	3/100		■				6			■		■	■	■				■						■	■			■						«Musa Motors»	785-1111
S40 1.6	2007	0	$23 900	4/5	Б/4	101	9.5	5,8	п	2/100		■	■		■	■		■	■		■	■	■	■			■			■			■	■			■						«Независимость»	795-0099
S60 2.4	2007	0	$29 900	4/5	Б/5	140	12.2	6,8	п	2/100		■				6			■		■	■	■										■	■			■						«Musa Motors»	785-1111
S60 2.4	2007	0	$29 900	4/5	Б/5	140	12.2	6,8	п	2/100		■	■		■	■		■	■		■	■	■	■			■			■			■	■			■						«Независимость»	234-0099
S80 2.5 New Turbo	2007	0	$45 900	4/5	Б/5	200	12.1	9,7	п	2/100	■	■				6	■		■		■	■	■				■						■	■			■				■		«Musa Motors»	785-1111
V50 1.6	2007	0	$24 600	5/5	Б/4	100	9.8	5,8	п	2/100		■	■			6			■		■	■	■				■						■	■			■						«Musa Motors»	785-1111
XC70 2.5 Turbo	2007	0	$43 900	5/5	Б/5	210	15.6	8,5	4x4	2/100		■				6				■	■	■	■										■	■			■				■		«Musa Motors»	785-1111
XC90 2.5	2007	0	$57 900	5/5	Б/5	210	16.0	9,2	4x4	2/100		■	■			6	■			■	■	■	■	■		■	■	■		■		■	■	■	■	■	■				■	■	«Musa Motors»	785-1111
XC90 2.5	2007	0	$57 900	5/5	Б/5	210	15.0	8,9	4x4	2/100		■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■			■	■	■	■	■			■				■	■	«Независимость»	795-0099
C30 1.6	2007	0	$22 900	3/4	Б/4	100	9.8	5,8	п	2/100		■	■			6			■		■		■				■			■				■	■								«Musa Motors»	785-1111

/б.о. - без ограничения пробега

СТО и сервисные центры

СТОА	Телефон	Тел./факс	Адрес	Услуги	Марки а/м	н/ч
«АвтоЦентр ВОСТОК»	234-58-54	228-79-83	ул.Б.Семеновская, д.42	все виды рем., ТО	Hyundai, Kia, SSangYong	от 700 руб.
«Ауди Центр Север»	974-19-04	974-19-10	Ленинградское ш., д.63Б	все виды услуг	Audi	от 60 $
«СТ-Моторс»	776-88-88	780-38-77	ул. Складочная, д.1, стр.10	ПГО, ГО, ТО	Honda	880 руб.
«АвтоСпецЦентр на Таганке»	780-8-780	www.autoskd.ru	Сибирский пр-д., д.2	все виды услуг	Skoda	от 25 €
«Автоцентр «РЕДЕГИ в ПЕРОВО»	540-92-92	540-92-92	ул. Кусковская, д. 20А	ГО, ПГО, ТО, все виды рем.	Suzuki	$30
«СПРИНТ АВТО СЕРВИС»	105-77-29	www.autocenter.ru	ул. Стахановская, д. 24	ГО, ПГО, ТО	Ford	640 руб.
«АВТОТРЕЙД АГ»	995-12-20	995-12-20	ул. Нагатинская, д. 16, корп. 1	ГО, ПГО, ТО	Volkswagen, Audi	35-40 €
«АВТО ГАНЗА»	787-55-88	783-93-88	ш. Энтузиастов, 27А	ГО, ПГО, ТО	Volkswagen	от 43 $
Автоцентр «Немецкий Дом»	221-68-00	785-84-84	Спартаковская пл., д. 1/7	ГО, ПГО, ТО, оригин. запчасти	Volkswagen AG	1400 руб.
«Атлант-М на Дмитровке»	9-333-222	908-80-21 www.citroenrus.ru	82-й км МКАД, въезд с Дмитровского ш.	ГО, ПГО, ТО	Citroen, Peugeot	32 $
BLOCK	730-02-92	730-02-92	ул. Перовская, д.1	ГО, ПГО, ТО	Hyundai	38 $
BLOCK	730-02-82	730-02-82	ул. Перовская, д.1	ГО, ПГО, ТО	Mitsubishi	55 $
BLOCK	730-78-78	730-78-78	ул. Перовская, д.1 (м. «Ш. Энтузиастов)	ГО, ПГО, ТО	Opel, Chevrolet	от 38 $
«ЭЛЕКС-ПОЛЮС»	234-60-06	234-60-06	ул. Ермакова Роща, д.7А	ГО, ПГО, ТО	Hyundai, Kia	25 $
«ФК МОТОРС»	617-00-17	617-00-17	Щелковское ш., 100	весь спектр услуг	Honda	30-50 $
«АВИНЬОН»	741-44-77	741-44-77	МКАД-Север, 78 км	ГО, ПГО, ТО, все виды рем.	Renault	35-40 $
«ТойотаКар»	974-70-30	www.toyotacar.ru	Раменки,43, Пятницкое ш., 52	ПГО, ТО, кузов. работы	Toyota	от 25 $
«НЕЗАВИСИМОСТЬ»	795-00-99	795-00-99	Ленинградское ш., д.71	ТО, все виды рем.	Volvo	от 45 €
«Аояма Моторс»	363-43-33	363-43-33	ул. Домостроительная, 4	ПГО, ГО, ТО	Honda, Acura	50 $
«Аояма Моторс»	616-68-10	616-68-10	ул. Новомосковская, 24	ПГО, ГО, ТО	Honda, Acura	50 $
«Аояма Моторс»	676-90-00	676-90-00	Волгоградский пр-т, 18	ПГО, ГО, ТО	Honda, Acura	50 $
«АВЕС ПЕЖО»	775-04-05	775-04-04	ул. Обручева, 21, ул. Ак. Королева, 13	ГО, ПГО, ТО, все виды рем.	Peugeot	от 900 руб.

ГО - гарантийное обслуживание, **ПГО** - послегарантийное обслуживание, **ТО** - техническое обслуживание, **н/ч** - нормочас

МАГАЗИНЫ ЗАПЧАСТЕЙ И АКСЕССУАРОВ

ФИРМА	Телефон	Тел./факс	Адрес магазина	Марка а/м
«МАЗДААВТО»	771-5252, 937-8609	www.mazdaauto.ru	ул. Гиляровского, д. 47, стр. 5	Mazda
«ФОРДАВТО»	771-5252, 937-8609	wwwfordavto.ru	ул. Гиляровского, д. 47, стр. 5	Ford
«АВТО ГАНЗА»	787-55-88	783-93-88	ул. Марксистская, 34; ш. Энтузиастов, 27А	Volkswagen
BLOCK	730-02-92	730-02-92	ул. Перовская, д. 1	Hyundai
BLOCK	730-02-82	730-02-82	ул. Перовская, д. 1	Mitsubishi
BLOCK	730-78-78	730-78-78	ул. Перовская, д. 1 (м. «Ш. Энтузиастов»)	Opel, Chevrolet
«НЕЗАВИСИМОСТЬ»	795-00-99	795-00-99	Ленинградское ш., д. 71	Volvo
«СПРИНТ АВТО ПАРТС»	913-25-95, 155-46-96	www.autocenter.ru	ул. 2-я Бауманская, д.16/1, ул. Усиевича, д. 20, к.2	Ford
«Торговый дом Honda»	101-10-77	101-10-77	ул. Б.Грузинская, д.22, м. «Улица 1905 года»	Honda, Acura
«Ауди Центр Север»	785-27-27	974-19-10	Ленинградское ш., д.63Б	Audi

УСЛУГИ для ПЕРЕГОНЩИКОВ и ПОКУПАТЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЕЙ в ГОЛЛАНДИИ (НИДЕРЛАНДЫ)

ФИРМА	Телефон	Услуги
АЛЛЕГРО	506-09-30	оформление выездных документов в консульстве Нидерландов

ПРОДАЖА ТУРБОКОМПРЕССОРОВ

ФИРМА-ПРОИЗВОДИТЕЛЬ	Тел./факс	АДРЕС	Марка а/м
ТУРБООСТ	518-26-54	ул. Гаражная, 4	Различные марки

Список дилеров, продающих автомобили, материалы о которых опубликованы в этом номере журнала.

Подробный список дилеров с адресами и телефонами – на сайте www.zr.ru.

«АЛЬФА-РОМЕО»	**Москва**: «Мейджор».
«АУДИ»	**Москва**: «Ауди Центр на Таганке», «Ауди Центр Варшавка», «Ауди Центр Москва», «Ауди Центр Рублевка», «Ауди Центр Север», «Ауди Центр Юг», «VIP Центр на Садовом»; **Санкт-Петербург**: «Ауди Центр Петербург», «Русь-Авто»; **Волгоград**: «Ауди Центр Волгоград»; **Воронеж**: «Ауди Сервис Воронеж»; **Екатеринбург**: «Ауди Центр Екатеринбург»; **Казань**: «Премиум Авто»; **Красноярск**: «Ауди Центр Красноярск»; **Новосибирск**: «Престиж-Авто»; **Ростов-на-Дону**: «Ауди Центр Ростов»; **Самара**: «Арго моторс»; **Тольятти**: «Ауди Центр Тольятти»; **Тюмень**: «Ауди Центр Тюмень»; **Челябинск**: «ТТМ».
«МИЦУБИСИ»	**Москва**: «Рольф Восток», «Рольф Диамант», «Рольф Химки», «Рольф Центр», «Рольф Юг», «Мицубиси в Крылатском», «Мицубиси на Волоколамке», «Мицубиси на Коломенской», «Мицубиси на Серпуховской», «Мицубиси на Соколе», «Мицубиси на Таганке», «Блок Моторс»; **Санкт-Петербург**: «Галант-Авто», «Радуга-Авто», «Рольф-Карлайн»; **Барнаул**: «Автоцентр АНТ»; **Великий Новгород**: «ДюкАвто»; **Владимир**: «Техцентр Гранд»; **Волгоград**: «Арконт шина»; **Вологда**: «Анна и К»; **Воронеж**: «Мартен-Авто»; **Екатеринбург**: «Оками Моторс», «Сити-Моторс»; **Иваново**: «РИАТ»; **Ижевск**: «ИжАвтоГаз»; **Иркутск**: «Россо Трейд»; **Казань**: «ТрансТехСервис»; **Кемерово**: «Автосфера»; **Краснодар**: «Модус»; **Красноярск**: «Медведь-Север»; **Курск**: «Автоцентр Черноземье»; **Магнитогорск**: «Регинас»; **Набережные Челны**: «ТрансТехСервис»; **Нижний Новгород**: «Компания Агат», «Центр»; **Новокузнецк**: «Автосфера»; **Новосибирск**: «Автоленд-Сибирь»; **Омск**: «Автоцентр Барс»; **Оренбург**: «Автосалон-2000»; **Пенза**: «ПензавтоГАЗсервис»; **Пермь**: «УралАвтоИмпорт»; **Петрозаводск**: «Автотехцентр СТК»; **Ростов-на-Дону**: «Модус»; **Рязань**: «Фест»; **Самара**: «Самарские Автомобили»; **Саратов**: «Сарт-Моторс»; **Сочи**: «Сочиавтотехобслуживание»; **Ставрополь**: «Модус»; **Сургут**: «Сибкар»; **Тольятти**: «Ориент-Моторс»; **Тула**: «Автокласс»; **Тюмень**: «Спецавтоцентр Антипино»; **Ульяновск**: «Мотом»; **Уфа**: «Уфа-Автоленд»; **Челябинск**: «Регинас»; **Ярославль**: «Мицубиси Авдис».
«НИССАН»	**Москва**: «Автокей», «Автомир», «Автоцентр на Таганке», Автоцентр «Нахимовский, 32», «Автоцентр «Ниссан на Войковской», Автоцентр «Овод», «Дженсер», «Мейджор-Авто», «НАТС Груп», «Ниссан в Крылатском», «Ниссан центр в Кунцево», «Очаково моторс», «Пеликан Авто», «У Сервис Плюс», «Эльва», «Юнион Моторс»; **Санкт-Петербург**: «Аврора Авто», «Автодом Росспас», «Автопродикс», «СТК Центр Ниссан»; **Екатеринбург**: «Автосан», «Лаки Моторс»; **Казань**: «АКОС»; **Краснодар**: «Модус»; **Нижний Новгород**: «Нижегородец»; **Пермь**: «УралАвтоИмпорт»; **Петрозаводск**: «Ниссан-СТК»; **Ростов-на-Дону**: «Орбита»; **Самара**: «Самарские автомобили»; **Уфа**: «Калина»; **Челябинск**: «Регинас».
«ПЕЖО»	**Москва**: «АВЕС», «Лионъ», «Арманд», «Авантаж»; **Санкт-Петербург**: «АВТО Премиум», «Конкорд»; **Волгоград**: «Арконт Шина»; **Екатеринбург**: «Урал-ФрансАвто»; **Краснодар**: «АК Юг-Авто»; **Нижний Новгород**: «Автолига»; **Новосибирск**: «Патриот Авто-Новосибирск»; **Ростов-на-Дону**: «Орбита Лион Авто»; **Самара**: «Самарские Автомобили»; **Тюмень**: «Авто-Стар»; **Уфа**: «Тан-Авто».
«ПОРШЕ»	**Москва**: «Спорткар-Центр»; **Екатеринбург**: «Порше Центр Екатеринбург».
«РЕНО»	**Москва**: «Автокей», «Автомир», «Автопланета», Автосалон «Дженсер», Автоцентр «Овод», Автосалон «Реномакс», «Десна», «Инком-Авто», «Кларус-Трейдинг», «Мосрентсервис», «Мейджор-Авто», «Муса Моторс», «Рено в Крылатском», «Рено на Таганке», «Рено Центр Кунцево», «РТДС», «Техавтостар», «Элком Юна»; **Санкт-Петербург**: «Автопродикс», «Автопрайм», «Петровский автоцентр», «СТК Центр Renault»; **Астрахань**: «Каспийскгазавтосервис»; **Барнаул**: «Рено-Моторс»; **Вологда**: Автосалон «Северный»; **Воронеж**: «Рено Сити»; **Екатеринбург**: «Автотранс», «Лаки моторс»; **Иркутск**: «Сибирские автомобили и принадлежности»; **Кемерово**: «Сибирь-Авто-Транс»; **Красноярск**: «Модус»; **Курск**: «Реноме»; **Магнитогорск**: «Кристина Авто»; **Набережные Челны**: «Транстехсервис»; **Нижний Новгород**: «Арлан»; **Новокузнецк**: «Сибирь-Авто-Транс»; **Новосибирск**: «Рено-Сибирь»; **Омск**: «Рено Омск»; **Пенза**: «Автомастер»; **Пермь**: «Сатурн-Р»; **Ростов-на-Дону**: «Модус»; **Рязань**: «Ноев Ковчег»; **Самара**: «Авто Поволжье»; **Саратов**: «Элвис»; **Ставрополь**: «Модус»; **Тольятти**: «Партнер-Сервис»; **Тула**: «Автокласс»; **Тюмень**: «Автостар»; **Уфа**: «Автофорум»; **Челябинск**: «Сатурн»; **Ярославль**: «М-Кар».
«САМАНД»	**Москва**: «АвтоГЕРМЕС», «Автоцентр на Юго-Западе»; **Санкт-Петербург**: «Авто-классика», «Элан-Моторс СПБ»; **Екатеринбург**: «Лада-Березовский»; **Ижевск**: «Авто-Холдинг»; **Казань**: «Автоцентр Рейхан»; **Минеральные Воды**: «ИП Горновой»; **Нижний Новгород**: «ЛЕОН»; **Ростов-на-Дону**: «Альфа-Трейд»; **Рязань**: «Автомобилист»; **Самара**: «Эскорт»; **Стерлитамак**: «Автотехцентр ГАРАНТ»; **Сургут**: «Автоленд»; **Тольятти**: «Евромобиль»; **Тула**: «Автоцентр МиК»; **Уфа**: «Дизайн Авто-Моторс»; **Челябинск**: «АвтоТЕХснаб»; **Чехов**: «Чехов-Авто».
«СУБАРУ»	**Москва**: «У-Сервис +», «Техцентр Крылатское», «Центр на Башиловской»; **Санкт-Петербург**: «Лаура-Авто», «РРТ»; **Воронеж**: «Вседорожник»; **Иркутск**: «Территория А»; **Ижевск**: «Формула»; **Краснодар**: «Оппозит»; **Красноярск**: «Автограф»; **Магнитогорск**: «Токио Моторс»; **Нижний Новгород**: «Лаура Интерпласт»; **Омск**: «Торпроект»; **Пермь**: «Сатурн-Р»; **Самара**: «Авиавто»; **Ставрополь**: «АСК Статус-Авто»; **Тольятти**: «Арена Авто»; **Уфа**: «Автотехсервис»; **Челябинск**: «Автосалон Мирай».
«ТОЙОТА»	**Москва**: «Тойота Центр Битца», «Тойота Центр Кунцево», «Тойота Центр Лосиный Остров», «Тойота Центр Измайлово», «Тойота Центр Отрадное», «Тойота Центр Серебряный Бор»; **Санкт-Петербург**: «Тойота Центр Автово», «Тойота Центр Пискаревский», «Тойота Центр Приморский», «Тойота Центр Пулково»; **Екатеринбург**: «Тойота Центр Екатеринбург», «Тойота Центр Екатеринбург Север»; **Казань**: «Тойота Центр Казань»; **Пермь**: «Тойота Центр Пермь»; **Ростов-на-Дону**: «Тойота Центр Ростов-на-Дону»; **Самара**: «Тойота Центр Самара»; **Тюмень**: «Тойота Центр Тюмень»; **Уфа**: «Тойота Центр Уфа»; **Челябинск**: «Тойота Центр Челябинск».
ФИАТ	**Москва**: «Аврора», «Авто Альянс», «Автомир», «Автомоторс», «Блок Восток», «КМ/Ч», «Фаворит»; **Санкт-Петербург**: «Аксель-Лайн», «Гриффин», «Эльва Моторс»; **Владимир**: «Техцентр Гранд»; **Екатеринбург**: «Авантайм»; **Казань**: «Акос»; **Красноярск**: «СИАЛ-Авто»; **Магнитогорск**: «Авто К»; **Пермь**: «Дилос»; **Саратов**: «Элвис»; **Тольятти**: «Крумб-Сервис»; **Тула**: «ВИКО»; **Тюмень**: «Автоград»; **Челябинск**: «Новый проект».
«ФОЛЬКС-ВАГЕН»	**Москва**: «Авто АЛЕА», «АВТО ГАНЗА», «Авто Леон Арт Центр», «Авто-Престус», «Автотрейд», «Автоцентр Атлант-М», «Автоцентр Немецкий Дом», «Германика», «Диверс-Моторс», «Интерпроект+», «МВС Кунцево», «РУС-ЛАН», «Рондо Гранд Моторс», «Три-А-Моторс», «Урарту-Моторс», «Элекс Центр»; **Санкт-Петербург**: «Автоцентр Пулково», «Нева-Автоком», «Павлов Моторс», «Сигма Моторс»; **Волгоград**: «Авто-Волга-Раст»; **Воронеж**: «Сервис Модерн»; **Екатеринбург**: «Автогранд +», «Автоцентр Вольф»; **Иваново**: «Риат Моторс»; **Иркутск**: «Баланс»; **Казань**: «Нур-Авто»; **Кемерово**: «Кузбасс-Евро-Моторс»; **Краснодар**: «Гедон-Авто»; **Красноярск**: «Медведь»; **Нижний Новгород**: «Артан»; **Новосибирск**: «Сибмеддизайн»; **Омск**: «Евротехцентр»; **Пермь**: «Экскурс»; **Ростов-на-Дону**: «Л-Авто»; **Самара**: «Диверс-Моторс»; **Саратов**: «Элвис-Моторс»; **Сургут**: «ИнтерТехЦентр»; **Тольятти**: «Премьера»; **Челябинск**: «Автоцентр Керг».
«ХЁНДАЙ»	**Москва**: «Волна», «ДиМ+Ко», «Каньон», «Корея Моторс», «Леон ателье», «Рольф Восток», «Рольф Химки», «Рольф Юг», «Автомир», «Блок моторс»; **Санкт-Петербург**: «Дакар», «ИстМаркетМоторс», «Восток Авто»; **Волгоград**: «Автоцентр Пумас»; **Вологда**: «Мартен Авто»; **Екатеринбург**: «Оками моторс»; **Ижевск**: «ИжАвтоГаз»; **Казань**: «АФ Акос»; **Калининград**: «Газ Ойл Моторс»; **Кемерово**: «Трансхимресурс»; **Краснодар**: «Модус Краснодар»; **Красноярск**: «Медведь-Север»; **Магнитогорск**: «Регинас»; **Набережные Челны**: «Транстехсервис»; **Нижний Новгород**: «Нижегородец»; **Новосибирск**: «Автоленд»; **Омск**: «Автоцентр Барс»; **Оренбург**: «ОренРольф»; **Пермь**: «УралАвтоИмпорт»; **Ростов-на-Дону**: «Легион»; **Рязань**: «Фест»; **Самара**: «Автосалон Арго»; **Саратов**: «Автомоторс»; **Ставрополь**: «Автодом Плюс»; **Сургут**: «Сибкар»; **Тольятти**: «Автофан»; **Тюмень**: «Автомакс»; **Уфа**: «Транстехсервис»; **Челябинск**: «Регинас».

CR-V в четырех упаковках

В салонах российских дилеров «Хонды» прошла презентация CR-V третьего поколения. Вседорожник предлагается в четырех комплектациях: Comfort (с коробкой передач М6), Elegance (с М6 или А5) и Executive (с А5). Привод – постоянный полный (Real Time 4WD). Двигатель один – 2,0 л, 150 л.с. Все авто комплектуются «докаткой».



В базе (Comfort) – усилитель руля, электропривод зеркал и стеклоподъемников, ЦЗ с иммобилайзером и ДУ (в том числе пятой двери), ABS с EBD, Brake Assist, VSA и TSA (система стабилизации прицепа!), шесть подушек безопасности с активными передними подголовниками, кондиционер, обогрев сидений и зеркал, CD с МР3 (четыре динамика), омыватель фар и маршрутный компьютер. Цена – $33 800.

В комплектацию Elegance дополнительно входят: двухзонный климат-контроль, складывающиеся зеркала, датчики дождя и света, противотуманные фары, круиз-контроль, шесть динамиков и 17-дюймовые литые колеса. Цена авто с МКП – $35 800, с АКП – $36 800.

Самые дорогие версии Executive оснащаются «ксеноном», электрической регулировкой водительского кресла, кожаным салоном, сигнализацией, CD-чейнджером на шесть дисков с авторегулировкой громкости и 18-дюймовыми легкосплавными колесами. Цена – $39 500.

Пять тонн с комфортом

Компания «Северсталь-Авто» начала производство и продажи грузовиков «Исудзу-NQR 71P» грузоподъемностью 5 т в комплектации «Люкс» (с кабиной повышенной комфортности). Сиденья обиты приятной на ощупь износостойкой тканью, над лобовым стеклом – вместительная полка-антресоль, механические стеклоподъемники заменены электроприводами, установлен центральный замок дверей кабины. Снаружи «Люкс» можно отличить по штатным противотуманным фарам. Стоимость автомобиля в салонах официальных дилеров японской марки – 920 000 рублей.

Универсальная рама позволяет устанавливать на автомобиль различные виды кузовов, а также подъемники, краны и т. д. Гарантия – два года или 100 тыс. км. В 2006 году в России продано 504 грузовика «Исудзу-NQR 71P».



ОТКРЫЛИСЬ

МОСКВА



Дилерский холдинг «РУС-ЛАН» открыл на Ленинском проспекте «Volkswagen центр». В сервисной зоне расположены 24 подъемника для легковых и два для грузовых автомобилей, четыре диагностических стенда Maha.

Группа компаний «Независимость» открыла новый центр продаж автомобилей «Ягуар» на территории торгового комплекса «Москва» на Каширском шоссе. Среди услуг – тест-драйв, страхование, кредитование, трейд-ин, а также доставка автомобиля на дом.

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

«Пежо Рус Авто» и компания «Рольф-Лахта» открыли центр продаж и обслуживания «Пежо» на ул. Савушкина. В сервисную зону входит участок диалоговой приемки, цех слесарного ремонта, участок ремонта агрегатов, установки дополнительного оборудования, автоматическая и портальная мойка, оснащенная подъемником, и – впервые среди дилеров «Пежо» в северной столице – зона быстрого ремонта автомобилей «Пежо-Рапид» на два поста.



Группа компаний «Рольф» открыла свой второй по счету и первый в северной столице дилерский центр «Мазды». Он расположен в одном из самых быстрорастущих районов Санкт-Петербурга, вблизи Приморского шоссе. В сервисе 22 подъемника для агрегатного ремонта, 11 постов на кузовном участке и три поста диагностики.

Вагончик тронулся

Обновленный «Фольксваген-Туран» появился в салонах дилеров. Он легко узнаваем по щитообразной хромированной решетке, новому бамперу и четко очерченным фарам (в качестве опции предлагают биксеноновые фары с системой дополнительного освещения поворотов). В багажном отсеке объемом до 1989 л без проблем разместится все необходимое для дальней поездки или отдыха. А три смежных сиденья второго ряда легко двигаются в продольном и поперечном направлениях, складываются или полностью снимаются. За доплату можно установить третий ряд сидений. В Россию новый вэн будут поставлять в двух комплектациях: Conceptline и Highline с бензиновыми и дизельными двигателями. Цена версии Conceptline в зависимости от двигателя – от $23 760, версии Highline – от $29 013. Покупателям «Турана» банк BSGV предлагает различные программы кредитования (в долларах США, евро или рублях, на сумму от 5 до 50 тыс. долл. и срок от 6 до 60 месяцев), в том числе с нулевым первым взносом.



«Тойота» и «Лексус» подорожали

«Тойота-Ярис» и «Королла Версо» выпуска декабря 2006 года, а также «Кэмри», RAV4, «Ленд-Крузер Прадо», «Ленд-Крузер 100», «Лексус-IS 250», GS 300/GS 430, GS 450h, RX 350, RX 400h и LX 470, выпущенные с января 2007 года, подорожали на 0,5–4,8 %.

РЕКОМЕНДОВАННЫЕ РОЗНИЧНЫЕ ЦЕНЫ НА АВТОМОБИЛИ «ТОЙОТА»

Модель	Новый диапазон цен, $	Подорожание, %
«Ярис»	17 650–20 900	1,5–2,6
«Королла Версо»	27 300–30 100	2,0–2,2
«Кэмри»	32 900–45 600	1,6–2,2
RAV4	34 250–39 250	2,2–2,3
«Ленд-Крузер Прадо»	55 200–61 900	1,6–1,7
«Ленд-Крузер 100» комплектация «VX Комфорт»	52 400	2,9

РЕКОМЕНДОВАННЫЕ РОЗНИЧНЫЕ ЦЕНЫ НА АВТОМОБИЛИ «ЛЕКСУС»

Модель	Новый диапазон цен, $	Подорожание, %
IS 250	43 900–52 300	3,0–3,3
GS 300/GS 430	64 900–81 900	1,6–2,7
GS 450h	79 900	1,8
RX 350	64 700–73 200	4,4–4,8
RX 400h	79 250	0,5
LX 470	99 400	3,3

Стальная сеть

Компания «Северсталь-Авто» планирует создать собственную дилерскую сеть для продаж автомобилей под брендами, официальным дистрибьютором которых она является, – УАЗ, «Саньён», ФИАТ, «Исудзу». К реализации проекта, стоимость которого более 100 млн. долларов, предполагается привлечь соинвесторов. На первом этапе «Северсталь-Авто» намерена построить 16 дилерских центров в Москве и Санкт-Петербурге. План продаж через новую сеть в 2008 году – более 30 тыс. автомобилей, а к 2009-му сбыт должен достичь 65 тысяч. Большое внимание «Северсталь-Авто» будет уделять и коммерческим автомобилям (ФИАТ, «Исудзу»), включая их сервисную поддержку.

Командир идет в атаку

В модельном ряду «Джип-Коммандер» появилась версия с 3-литровым дизелем 3,0 CRD. Благодаря разработанной компанией «Бош» системе питания со впрыском высокого давления (более 1600 бар), турбокомпрессору с изменяемой геометрией и четырем клапанам на цилиндр новый дизель соответствует требованиям Евро IV. Максимальная мощность – 160 кВт/217 л.с., а максимальный крутящий момент 510 Н·м достигается при частоте вращения коленчатого вала всего 1600 об/мин.

В комплектации «Спорт» вседорожник с новым двигателем стоит от 46 700 евро, а в комплектации «Лимитед» – от 54 200 евро.





«Шевроле» подешевели на 4%

Компания «Трейд-Инвест», официальный дилер «Шевроле», готова уступить $2000 покупателям «Шевроле-Трейлблейзер» 2006 модельного года. Скидка доступна на модели 1SF2 и 1SF1 – «топовые» версии с кожаным салоном. Цена без скидки 1SF1 (с люком) – $49 904, 1SF2 (с DVD) – $49 379. Кроме того, «Трейд-Инвест» предлагает воспользоваться специальными программами, в том числе рассрочкой на три года.

Кто не успел, тот опоздал

У российских дилеров «Опеля» действует спецпредложение на прошлогодние автомобили. «Астру», «Зафиру» и «Мериву» можно приобрести со скидкой $600, а «Вектра» подешевела на $1000. Предложение ограничено лишь числом оставшихся автомобилей.



Ягуар в рассрочку

В салонах «Независимость» действует специальное предложение: «Ягуар X-Type» можно приобрести в рассрочку (беспроцентный кредит) с первоначальным взносом 50%.

Разовая оплата за оформление кредита – $200. Он выдается на срок от года до трех, в зависимости от этого варьируется цена страховки – от 3 до 8%.





Скромненько, но со скидкой

Российское представительство «Шкоды» в марте заканчивает распродажу автомобилей 2006 года выпуска. Скидки распространяются на модели «Фабия» ($400), «Октавия» ($900), «Октавия Тур» ($700) и «Суперб» ($1000) у всех дилеров чешской марки. Однако на модель «Шкода-Октавия Тур» с двигателем 1,4 л, а также 1,6 и 1,8 л турбо с пакетом Sport, кондиционером или климат-контролем эта акция не распространяется, поскольку на эти комплектации уже действует специальное ценовое предложение.

Припозднившиеся покупатели вряд ли застанут «октавии» – их разбирают весьма охотно, а вот «фабии» у многих дилеров еще ждут будущих владельцев.

Китайцы не мелочатся

Покупатели автомобилей «Грейт-Уолл SUV G5», «Ховер» и «Дир» во всех автосалонах дилерской сети ИРИТО смогут бесплатно получить дополнительное оборудование на сумму от 18 550 до 45 000 рублей (5–8% от цены авто).





Самый большой подарок общей стоимостью 45 000 руб. ожидает покупателей SUV G5: обогрев зеркал и передних сидений – 7900 руб., ксеноновые лампы головного света – 13 250 руб., защита переднего бампера – 13 250 руб., пороги – 10 600 руб.



Покупатели «Ховера» получат эквивалент 31 800 руб.: ксеноновые лампы головного света или защиту бампера – 15 900 руб., металлические пороги – 15 900 руб.

Будущие владельцы «Дир G3» сэкономят 18 550 руб. на этих опциях: обогрев зеркал и передних сидений – 7950 руб., металлические пороги – 10 600 руб.

«Ниссан» снижает кредитную планку



В дилерском центре «Автомир» на Ярославке (Москва) действует специальная кредитная программа Nissan Finance на автомобили «ниссан» 2006 года выпуска*.

Предложение распространяется на модели «Микра», «Ноут», «Примера», «Теана», «Пасфайндер», «Икс-Трейл», «Патруль», «Мурано».

Также специальные условия кредита действуют повсеместно на автомобили «Инфинити М» 2006 года, продаваемые в рамках программы розничного финансирования Infiniti Finance*.

** Подать заявку можно до 31 марта 2007 года, а воспользоваться кредитом – в течение четырех месяцев с даты, когда вы получили решение банка, но не позднее 31 мая 2007 года.*

Модели «Ниссан»

Доллары США			Рубли РФ		
Ставка, годовых, %	Максимальный срок (мес.)	Первоначальный взнос, %	Ставка, годовых, %	Максимальный срок (мес.)	Первоначальный взнос, %
0	24	40	3,3	24	40
3,3	36	30	6,6	36	30
5,5	48	20	8,8	48	20
6,6	60	10	9,9	60	10

«Инфинити М»

Доллары США			Рубли РФ		
Ставка, годовых, %	Максимальный срок (мес.)	Первоначальный взнос, %	Ставка, годовых, %	Максимальный срок (мес.)	Первоначальный взнос, %
2,7	48	20	5,7	48	20
4,7	60	10	7,7	60	10



В ЭТОЙ РУБРИКЕ ПРЕДСТАВЛЕНЫ АВТОМОБИЛИ «БОЛЬШОГО ТЕСТА» (см. с. 28).

КОМФОРТ И БЕЗОПАСНОСТЬ ЗА УМЕРЕННУЮ ЦЕНУ



Халим Билалов, генеральный директор «Автомобильной компании Автодруг»

Главное преимущество «Саманда» перед конкурентами – соотношение цены и уровня комфорта. Это просторный седан с большим багажником и добротным салоном. А кондиционер, ABS, CD-проигрыватель, русифицированный бортовой компьютер и парктроник позволяют владельцу чувствовать себя хозяином современного, комфортабельного и безопасного автомобиля.

«Саманд» полностью адаптирован к российским условиям. Он прошел тестовые испытания в России и получил высокие оценки специалистов по качеству и надежности. Опыт эксплуатации с марта прошлого года машин, выпущенных заводом «Иран Ходро», позволил значительно продлить гарантийные обязательства: теперь они составляют три года или 100 тыс. км.

Покупатели этого автомобиля – преимущественно семейные мужчины 30–55 лет. «Саманд» подходит как для города, так и для села. Кроме того, он ориентирован и на корпоративных клиентов, поскольку уровень его комфорта, габариты, великолепная комплектация, а также ценовая политика «Автомобильной компании Автодруг» по отношению к данному сегменту потребителей весьма привлекательна.

Комплектация, цена	Двигатель, трансмиссия	Краткий перечень оборудования (подробности на сайте www.ikco.ru)
1,8 Basic 310 тыс. руб. ($11 700)	1,8 л, M5, передний привод	Преднатяжители ремней безопасности, центральный замок, противотуманные фары, тонированные стекла, регулировка сиденья водителя по высоте, длине и углу наклона, спинки и подголовника по углу наклона и высоте, электростеклоподъемники передних дверей, кассетная магнитола
1,8 EL 340,5 тыс. руб. ($12 850)		Дополнительно к Basic: кондиционер, центральный замок с ДУ
1,8 Norma 351,7 тыс. руб. ($13 270)		Дополнительно к EL: регулировка поясничной поддержки сиденья водителя, спинка заднего сиденья с подлокотником и отсеком для аптечки, зеркала заднего вида с электроприводом и подогревом, задние электростеклоподъемники, сигнализация
1,8 LX 368,5 тыс. руб. ($13 900)		Дополнительно к Norma: легкосплавные колеса, проигрыватель CD/MP3, парктроник, маршрутный компьютер
1,6 398 тыс. руб. ($15 020)	1,6 л, M5, передний привод	Дополнительно к LX: подушка безопасности водителя, изменены решетка радиатора и ручки дверей

SAMAND



Запланированный объем продаж в этом году – 15 тыс. авто. Белорусский «Саманд» пока не будут поставлять на российский рынок, поскольку завод не вышел на нужную мощность. В феврале 2007-го начали продавать «Саманд» с мотором 1,6 л. Расширяется и модельный ряд – в нынешнем году мы представим в России «Саманд-2». В дальнейшем планируем поставлять машины с дизельным двигателем и «автоматом».

Технический отдел «Иран Ходро» работает в режиме онлайн, чтобы обеспечить бесперебойное снабжение российских дилеров запчастями и расходными материалами. Налажена экспресс-доставка гарантийных запчастей с центрального склада в Чехове Московской области. Сегодня мы создаем также сеть региональных дилерских складов.

«Автомобильная компания Автодруг» – дистрибьютор IRAN KHODRO Co (IKCO). Основанная в 1962 году, сегодня эта компания считается крупнейшим автомобилестроительным предприятием Ирана (70% производства автомобилей) и всего ближневосточного региона.

ДОСТУПНАЯ РОСКОШЬ



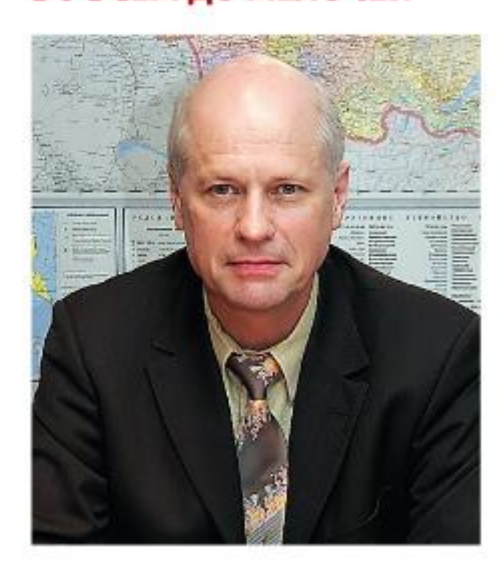
Стефан Ле-Гевель, генеральный директор «Пежо Рус Авто»

Политика «Пежо» строится на постоянном развитии бренда, расширении модельного ряда и, соответственно, возможностей наших клиентов. Модель 206 – образец стиля, динамичный, комфортабельный и безопасный автомобиль. Он продается в 145 странах (ежедневно с конвейера сходит более трех тысяч машин). Теперь мы предлагаем оригинальную интерпретацию популярной модели – трехобъемный «Пежо-206».

На версиях XT серийно устанавливаются ABS и система AFU (помощи при экстренном торможении). При резком торможении автоматически срабатывает аварийная сигнализация. Как и все автомобили гаммы 206, новый седан оснащается

Комплектация, цена	Двигатель, трансмиссия	Краткий перечень оборудования (подробности на сайте www.peugeot.ru)
XR 329 тыс. руб. ($12 400)	1,4 л, M5, передний привод	Иммобилайзер, передние подушки безопасности, крепления для детских сидений Isofix, противотуманные фары, магнитола, 2 динамика и 2 высокочастотных динамика
350 тыс. руб. ($13 200)		Дополнительно: кондиционер
XT 390 тыс. руб. ($14 720)		Дополнительно: ABS, климат-контроль, передние сиденья с подголовниками, регулируемыми по высоте и углу наклона, электростеклоподъемники, электропривод и подогрев зеркал, 2 динамика, 14-дюймовые легкосплавные колеса
430 тыс. руб. ($16 230) / 463 тыс. руб. ($17 470)	1,6 л, M5/A4, передний привод	

НАША ЦЕЛЬ – КАЧЕСТВО ВО ВСЕМ ДО МЕЛОЧЕЙ



Жан-Мишель Жалинье, генеральный директор «Автофрамос»

У «Символа» долгая история и очень хорошая репутация на российском рынке. Всего в мире выпущено более 500 тыс. этих автомобилей, продававшихся под разными названиями в 64 странах.

Среди автомобилей «Рено», проданных в прошлом году в России, «Символ» уверенно занимает третье место, уступая «Мегану» и «Логану». В 2006 году было реализовано 72 484 автомобиля, из них 5668 «символов». Общий рост продаж составил 148%. Наиболее популярная комплектация – Expression, на нее приходится почти половина продаж. В сентябре мы запустили новую версию этой модели. А в 2007 году делаем особую ставку на комплектацию с автоматической коробкой передач.

Покупатели «Символа» – люди 35 лет и старше, целые семьи. На него часто пересаживаются с подержанных иномарок. По сравнению с «Логаном» здесь больше комфорта и дополнительного оборудования, климат-контроль, более дорогостоящие отделочные материалы.

Компания «Рено» ориентирована на увеличение производственного потенциала в России. С этой целью мы ведем переговоры с московским правительством, рассматриваем и другие возможности. В частности, продолжаем переговоры с АВТОВАЗом.

Выстроены четкие планы по дальнейшей локализации: к концу 2006 года мы достигли заветных 30%, наша цель – довести локальную интеграцию до 50%. С другой стороны, эффективность деятельности на российском рынке сильно зависит от курса евро.

С 2009 года мы рассчитываем продавать свыше 100 тыс. машин ежегодно.

Один из наших козырей – очень сильная дилерская сеть в России. Компания хорошо представлена в городах, где проживает свыше полумиллиона человек. Теперь рассчитываем, используя механизмы субдилерства, прийти в города с населением около 300 тыс. человек. Наша задача – сделать особый акцент на высоком качестве обслуживания.

Комплектация, цена	Двигатель, трансмиссия	Краткий перечень оборудования (подробности на сайте www.renault.ru)
Authentique $11 999	1,4 л (75 л.с.), M5, передний привод	Адаптация двигателя к пуску в холодном климате, стальная защита днища кузова, подушка безопасности водителя, иммобилайзер, ГУР
$13 799	1,4 л (98 л.с.), A4, передний привод	
Expression $13 549	1,4 л (75 л.с.), M5, передний привод	Дополнительно: три регулируемых по высоте подголовника заднего сиденья, центральный замок всех дверей (включая багажник) с дистанционным управлением, передние электростеклоподъемники, противотуманные фары, кондиционер
Expression+ $14 399/15 399	1,4 л (98 л.с.), M5/A4, передний привод	Дополнительно: стерео CD 4x15 Вт с подрулевым джойстиком, указатель наружной температуры, зеркала в цвет кузова, задние электростеклоподъемники, регулируемое по высоте сиденье водителя, наружные зеркала заднего вида с электроприводом и электрообогревом, легкосплавные диски колес, молдинги и дверные ручки, окрашенные в цвет кузова

Компания «Автофрамос» – официальное представительство Renault в России – создана в 1998 году как СП на паритетных началах между «Рено» и правительством Москвы. В 2004 году «Рено» увеличила долю в капитале компании до 76%. Сегодня 71 дилер, 90 торговых точек «Рено» работают в 55 российских городах.

RENAULT SYMBOL



реечным рулевым управлением с гидравлическим усилителем.

Машины, производимые на заводе «Иран Ходро» в Тегеране, по качеству не уступают французским. Иранские «пежо-206» предназначены для экспорта примерно в тридцать стран мира. Единственная проблема на данный момент – доставка.

PEUGEOT 206 Sedan

С конца октября по декабрь прошлого года в России реализовано 300 автомобилей. А в этом году мы рассчитываем продавать здесь уже 500–600 компактных седанов ежемесячно. Полагаю, самой востребованной окажется комплектация XR с двигателем 1,6.

У нас амбициозные планы на 2007 год – продать 24 тыс. машин. Мы выпустим на российский рынок еще несколько новых моделей: 207 (февраль), 107 и новый «Боксер» (март), новый «Эксперт» (июль), 4007 (конец ноября) и 308 (декабрь). Также запланировано расширение дилерской сети до 40 торговых центров с упором на регионы.

Центральный склад «Пежо» (открыт в 2004 году) обеспечивает машины запчастями на 90%. В этом году мы рассчитываем довести покрытие до 95%.

Филиал компании Peugeot в России «Пежо Рус Авто» создан в мае 2004 года. В 2006 году в 27 центрах компании продано 15 300 автомобилей.

ТАКОГО СПРОСА НА «АЛМЕРУ КЛАССИК» МЫ НЕ ОЖИДАЛИ



Тору Сайто, генеральный директор «Ниссан Мотор Рус»

Сегмент компактных автомобилей – самый востребованный не только в России, но и во всем мире. Так, из 900 тыс. автомобилей, реализованных в прошлом году на российском рынке, большинство относится к С-классу. В России в 2006 году продано около 76 тыс. «ниссанов» (57% – в Москве, 12% – в Санкт-Петербурге и 31% поделили между собой регионы). Почти половину из общего количества проданных машин (более 32 тыс.) составляют «алмеры». В апреле 2006 года мы представили на российском рынке автомобиль корейского производства – «Ниссан-Алмера Классик» и к концу года реализовали уже 20 тыс. машин.

Производство британской «Алмеры» (хэтчбека и седана) прекращено. Но мы будем продолжать продажи «Алмеры Классик». Спрос на машины очень высокий; по нашим оценкам, модель обладает еще более привлекательным соотношением цены и качества.

В прошлом году для полного удовлетворения спроса не хватало производственных мощностей, отчего автомобили приходилось ждать по три-четыре месяца. В этом году рассчитываем сократить максимальное время ожидания «Алмеры Классик» до одного-двух месяцев. Полагаю, в 2007 году ее продажи превысят 30 тыс. штук.

Дополнительные возможности дает наша программа розничного финансирования Nissan Finance (см. также «Выгодное предложение» на с. 346 и 348 – ***прим. ред.***). Кредит можно оформить в долларах США или в рублях. Льготная эффективная ставка составляет от 7,9% годовых для оплаты кредита в долларах США при первоначальном взносе 10% и сроке погашения до трех лет. При максимальном сроке кредита 5 лет ставка – 8,4% годовых в долларах США.

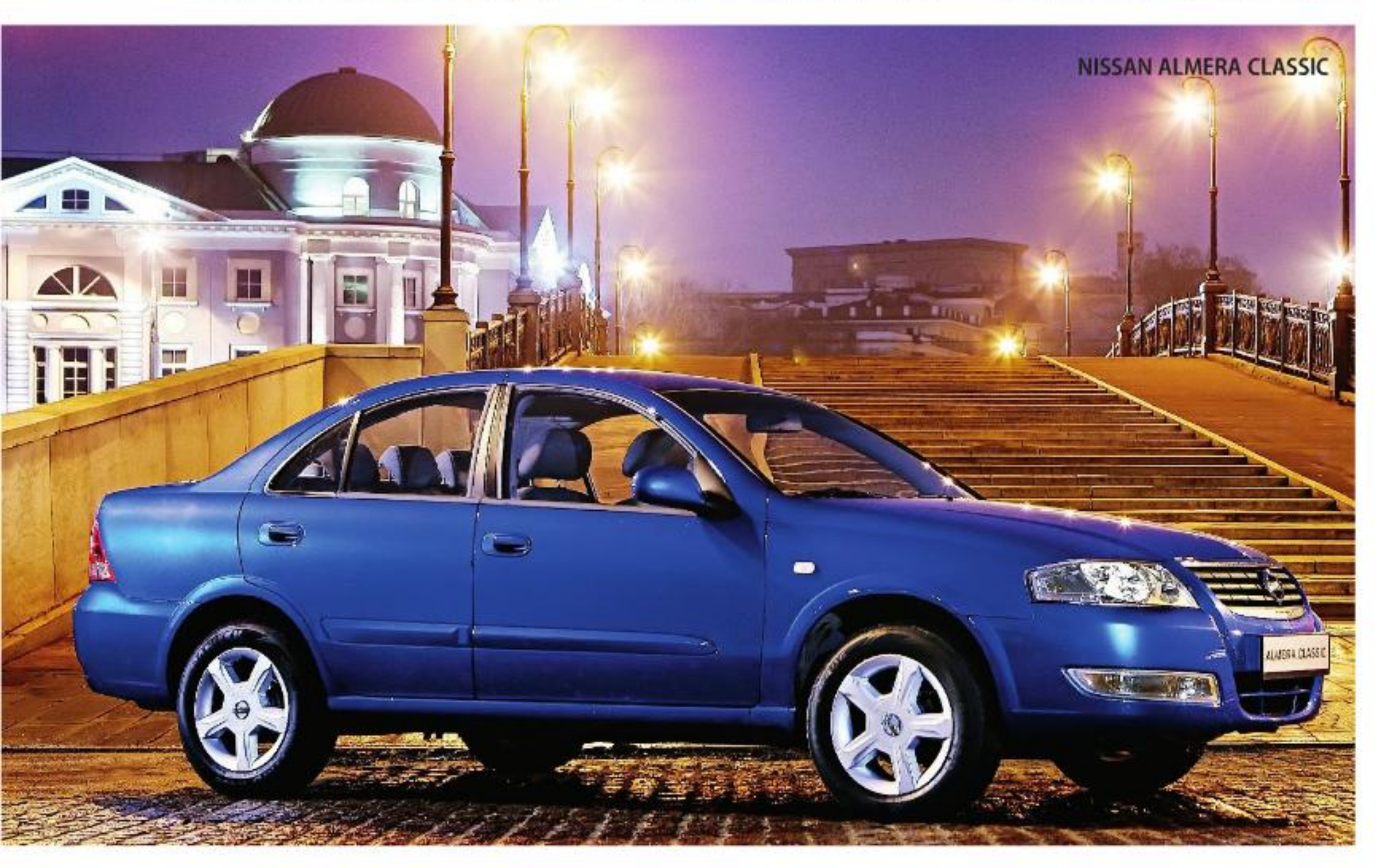
Цена*	Двигатель, трансмиссия	Краткий перечень оборудования (подробности на сайте www.nissan.ru)
$14 090	1,6, M5, передний привод	Подушка безопасности водителя, иммобилайзер, ЦЗ, ГУР, регулировка рулевой колонки по углу наклона, блокировка задних дверей от случайного открытия детьми, передние электростеклоподъемники, обогрев заднего стекла с таймером, 14-дюймовые стальные колеса
$15 090		Дополнительно: кондиционер
$15 690/ 16 840	1,6 л, M5/A4, передний привод	Дополнительно: подушка безопасности пассажира, крепления детских сидений Isofix, подогрев сидений, центральный подголовник на заднем сиденье, электропривод и подогрев зеркал
$16 490/ 17 640		Дополнительно: ABS, EBD, Nissan Brake Assist (система помощи при экстренном торможении), аудиосистема (радио и CD-проигрыватель, 4 динамика и антенна на заднем стекле)
$17 590/ 18 740		Дополнительно: система Anti-HiJack, задние электростеклоподъемники, дистанционное открытие багажника кнопкой на ключе, регулировка сиденья водителя по высоте, центральный подлокотник с подстаканниками для задних пассажиров, лючок в спинке заднего сиденья, противотуманные фары, 15-дюймовые легкосплавные колеса

**Названия комплектаций отсутствуют.*

Интерес к нашим автомобилям стремительно растет, и мы прикладываем много усилий для развития дилерской сети. Работаем над реконструкцией существующих центров в Москве и Санкт-Петербурге, стремимся усилить присутствие в регионах (к концу 2007-го планируем увеличить число дилерских центров до полусотни). Бренд хорошо представлен в городах с населением около миллиона человек. Теперь мы хотим обосноваться в городах-полумиллионниках.

В 2009 году начнет работать завод «Ниссан» в Санкт-Петербурге мощностью 50 тысяч автомобилей. Пока окончательно не решено, какие модели здесь будут собирать. В производственных планах – две-три модели, способные обеспечить наибольшую рентабельность. Пока мы не рассчитываем на российских поставщиков комплектующих. Думаю, крупные зарубежные компании из этой отрасли подтянутся в Россию только к 2010 году.

Компания «Ниссан Мотор Рус» с 2004 года является генеральным дистрибьютором «Ниссан» в России. Сейчас на территории РФ работают 34 дилера, осуществляющих продажи через 40 дилерских центров компании.





Железный поток

Четвертый год подряд «Форд» бьет все рекорды продаж среди иномарок в России, несмотря на регулярное повышение цен и месяцы ожидания «живых» автомобилей. В причинах и следствиях народной любви разбирался Анатолий Сухов. Фото: Георгий Садков и «Форд».

ПЕРВОПРОХОДЕЦ

Конкурентная борьба подобна шахматам – выигрывает тот, кто сохраняет преимущество хода. «Форд» овладел инициативой в 2001 году, первым среди иностранных компаний построив завод в России и сделав ставку на одну, зато хорошо «раскрученную» в средствах массовой информации модель (еще одно «преимущество хода»). «Фокус I» стал тем тараном, который открыл на нашем рынке нишу новых недорогих иномарок.

С 2000 по 2006 год число проданных «фордов» возросло в 80 с лишним раз, а в долларовом исчислении объем продаж увеличился почти в 120! «Фокус» увел заметную часть покупателей с рынка новых отечественных машин и подержанных иномарок. И хотя цены на него вскоре заметно выросли, а опыт эксплуатации выявил целый ряд недостатков (ЗР, 2005, № 10), покупать «обрусевшего немца» не перестали, хотя ажиотаж несколько спал. С одной стороны, «Форд мотор компани» (ФМК) достаточно оперативно решала (или, во всяком случае, пыталась решать) самые больные вопросы, с другой – владельцы начали понимать, что ждать от бюджетной иномарки качества и надежности люкс-класса, по меньшей мере, наивно. Так или иначе, от «фокусов» избавляться не спешили, цена на них на вторичном рынке оставалась высокой, а очереди в автосалонах не уменьшались.



Хенрик Нензен, президент Ford Motor Company в России и СНГ

В следующем году мы планируем продать в России 150 тыс. автомобилей марки «Форд», из них половина – «фокусы» российского производства. Главное направление развития дилерской сети – регионы. В декабре 2006 года у нас было 148 дилеров в 87 городах России, к 2010 году мы рассчитываем довести их число до 250. В ближайшие три года в России откроется до семи новых автозаводов различных брендов, и к 2010 году, по нашим оценкам, объем местного производства иномарок вырастет до миллиона в год. Мы не боимся конкуренции. Наоборот, приход в Россию иностранных автопроизводителей стимулирует освоение местных комплектующих на уровне мировых стандартов.

«Фокус» остается самым продаваемым «Фордом» в России и лидером в своем сегменте. Запись на эту модель – на 6–8 месяцев вперед, и до лета очереди вряд ли рассосутся. Впрочем, в автосалонах можно найти «живые» автомобили из числа «отказных».



В ПОГОНЕ ЗА ДЕФИЦИТОМ

Второй «Фокус» вызвал не меньший ажиотаж: еще не появившись в России, он стал дефицитным! В 2006 году спрос стабильно превышал предложение, хотя модель и так вышла на первое место по числу проданных автомобилей среди иномарок с большим отрывом от преследователей (68 137 шт.). Планы производства завода во

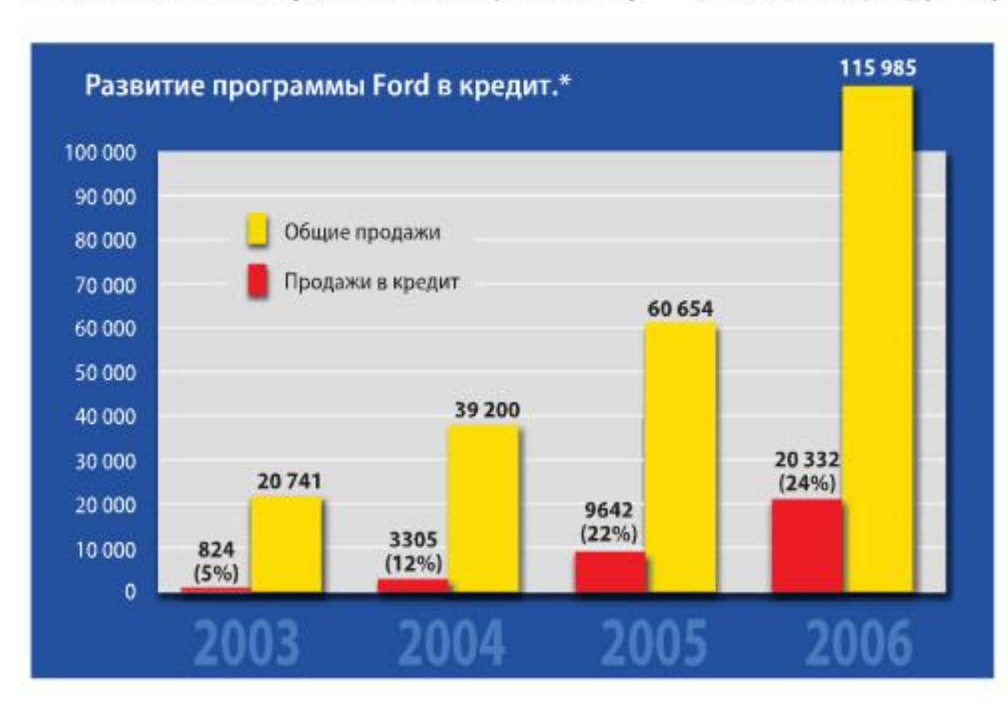


«Фьюжн» – универсальный городской автомобиль обосновался на втором месте по продажам среди моделей «Форда» в 2006-м и наверняка сохранит его в 2007 году. Причем в своем сегменте рынка он – лидер продаж. Очередей на него пока нет.

Всеволожске на 2007 год – 75 тыс. «фокусов», но очереди, по нашим прогнозам, заметно не сократятся, по крайней мере до конца лета. Ведь уже в начале года банк заказов на российские «фокусы» достиг почти половины запланированного объема.

Покамест ожидать заказанного автомобиля приходится до полугода. Эту ситуацию используют некоторые дилеры, устанавливая высокую (до 20%) предоплату и таким образом «занимая» у покупателей оборотные средства на приобретение автомобилей – фактически беспроцентный кредит!

Возможно, «Форд» вновь поможет российскому рынку импортными «фокусами», однако рост цен на доставку делает ввоз бюджетных машин все более невыгодным. (Так, автовоз из Финляндии подорожал с $2200 в марте 2006 года до $4200 в декабре, а к осени 2007 года цена может вырасти до $5000!) Поэтому в перспективе импортировать будут лишь сравнительно дорогие машины.



Источник: AEB (Association of European Businesses).

МЫ ПОЙДЕМ ДРУГИМ ПУТЕМ

Проблемы с доставкой в прошлом году сильно сказались на объеме продаж «фордов» (по некоторым оценкам, он мог быть выше на треть), причем коснулись не только легковых, но и коммерческих автомобилей (среди них популярный «Транзит»). Однако во второй половине года удалось выправить ситуацию, оптимизировав финский маршрут и ускорив оформление документов. Результат не заставил долго ждать: на последние четыре месяца 2006 года пришлось 60% объема продаж. Но все же в декабре в портфеле ФМК оставалось еще около 50 тысяч неудовлетворенных контрактов!

Учтя печальный опыт, в новом году ФМК будет опираться на нескольких независимых перевозчиков, работающих на разных маршрутах. Машины пойдут морским путем, автовозами и железной дорогой через Финляндию – Эстонию, Литву – Белоруссию и Украину. Однако узкими местами здесь по-прежнему остаются дефицит автовозов, железнодорожных вагонов и пропускная способность таможни.

ЛЮБОВЬ ДОРОГОГО СТОИТ

Январское подорожание «фордов» на $200–400 (2,3%) лишний раз показало, что такие «мелочи» не способны заметно повлиять на спрос. Другое дело – примерно



Дмитрий Колесниченко, коммерческий директор «Независимость-Форд»

Из четырех комплектаций «Фокуса» простейшая Ambiente популярна в основном среди корпоративных клиентов. Частники предпочитают как минимум Comfort, где уже присутствует кондиционер. Около трети всех автомобилей приобретают в кредит, который наиболее выгоден для самых популярных моделей – «Фокус», «Фьюжн», «Фиеста»: на «Фокус» при первоначальном взносе 40% – 4,9% на два года с возможностью досрочного погашения через 6 месяцев, страховка по КАСКО 5% (при франшизе 200 долл). На «Фьюжн» и «Фиесту» действуют такие же условия, но при 50-процентной предоплате.

На вторичном рынке «Форд-Фокус» – очень ликвидная машина. Учитывая, что подорожание новых автомобилей (в прошлом году было две волны повышения цен) влечет за собой и рост цен на секонд-хэнд, продавцы подержанных «фокусов II» почти ничего не потеряли. За первые два года эти машины дешевеют не более чем на $1000 в год. Более дорогие модели (в том числе мини-вэны и вседорожники) выгоднее покупать на длительный срок, так как первоначальное падение цены здесь намного выше.

РАЗВИТИЕ «ФОРДА» В РОССИИ**

Год	2000	2006
Продажи, шт.	1416	115 985
Оборот	$17 млн.	$2 млрд.
Продажа запчастей	$4 млн.	$67 млн.
Продажи в кредит, шт.	34	20 332
Корпоративные продажи, шт.	848	23 356

ДИНАМИКА ПРОДАЖ МОДЕЛЕЙ «ФОРД» В 2005–2006 гг., шт.**

Модель/год	2005	2006
«Фокус» (в т.ч. C-max)	39 774	73 468 (5331)
«Фьюжн»	6815	16 532
«Мондео»	6173	10 120
«Фиеста»	1585	5889
«Транзит»	2967	2552
«Маверик»	1680	2486
S-max	–	1525
«Транзит Коннект»	–	1330
«Рейнджер»	639	1226
«Гэлакси»	76	376
«Эксплорер»	656	287
«Экспедишн»	187	194
«Стрит Ка»	12	–



«Мондео» – третья по популярности модель «Форда». У нее, как и у «Фокуса», существует заряженная версия – ST220 (3,0 л, 220 л.с.), которая обойдется почти в 37 тыс. долл.

10-процентное повышение цены на S-max: интерес к нему сразу охладел, и покупатели повернулись... все к тому же «Форду» – хорошо знакомому C-max! А это уже сознательная приверженность бренду – качество, которое только формируется у российских покупателей. И тут «Форд» оказался впереди: низкие цены на «первую российскую иномарку» были лишь приманкой. Сегодня есть авто и подешевле. Но «Форд» уже полюбили – за ходовые качества, приемлемую надежность и просто за давностью отношений.



По нашим прогнозам, весной новых подорожаний не предвидится. Дальнейшее развитие определит спрос (а он зависит и от политики конкурентов, особенно тех, кто имеет или строит заводы в России), ситуация на заводе во Всеволожске (в частности, степень локализации комплектующих), а также политика перевозчиков. Кредитная политика по отношению к популярным моделям вряд ли претерпит значительные изменения – предложения «Форда» и так одни из самых выгодных на рынке. □

«Фиеста» – на четвертом месте среди «фордов». Неудивительно: это городской автомобиль, а в России ценят универсальность. Летом на российский рынок выйдут новые версии – ST (2,0 л, 150 л.с.) и Sport (1,6 л, 100 л.с.). Предварительные цены – $19 900 и 15 590 соответственно.





Илья Колбин, сервис-менеджер «Независимость-Форд»

С «расходниками» для всех моделей, официально проданных в России, – никаких проблем: если какой-либо запчасти не окажется на складе дилера, доставка по Москве с центрального склада «Форда» занимает день, максимум – три (в случае сбоев с транспортом). Нередко нужная деталь есть у другого дилера – тогда вопрос решаем в течение дня. После создания центрального склада запчастей ситуация по сравнению с прошлым годом кардинально улучшилась (покрытие достигает 90%). Если запчасть все же необходимо заказывать на центральном складе в Германии, срок ожидания – около двух недель. И уж совсем редкие (как правило, кузовные) детали, которых не оказалось и там, приходится ждать месяц.

Большинство кузовных деталей для «фокусов» есть в наличии. Мы стараемся также всегда держать «аварийные» детали (фары, стекла, бамперы, поворотники, крылья) на четыре самые продаваемые модели: «Фокус», «Фьюжн», «Мондео» и «Фиесту». На «американцев» («Эксплорер», «Экспедишн», «Маверик») кузовные детали идут от двух недель до месяца.

Самый острый вопрос – сокращение очередей. Совершенствуя технологию на существующих площадях, мы увеличили пропускную способность СТО (естественно, соблюдая технологию ремонта «Форда»). Сегодня записываем на ТО за два дня, на ремонт или диагностику – за 10 дней. Конечно, в экстренном случае (во избежание выхода из строя других узлов) мы готовы принять автомобиль вне очереди, но без гарантии сроков ремонта. Кузовной ремонт автомобилей ведем строго по записи; очередь здесь, к сожалению, еще велика, но благодаря постоянному мониторингу и связи с клиентами удается сокращать первоначально назначенное время ожидания.

ПЛАНЫ РАЗВИТИЯ СЕРВИСНЫХ МОЩНОСТЕЙ В МОСКВЕ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ В 2007 ГОДУ**

Город/ Вид услуг	Ремонт и обслуживание	Кузовные и покрасочные работы
Москва	+83%	+100%
Санкт-Петербург	+79%	+467%

***Данные Ford Motor Company.*



От щедрот своих

Зима, как известно, время распродаж. Сезонную выгоду при покупке автомобиля оценивали Игорь Козлов и Виталий Урюков. Фото: Валерий Новиков.

Цель зимних распродаж очевидна – стимулировать спрос на товар, в одночасье ставший прошлогодним (авто нового года выпуска обычно появляются в автосалонах не раньше марта). А достичь ее каждый продавец пытается по-своему. Мы объехали несколько дилерских центров разных марок, присматриваясь к подешевевшим авто.

ЧИСЛЕННОЕ ПРЕИМУЩЕСТВО

Самой широкой (по итогам рейда) оказалась душа дилеров «Ситроена»: С5 с 2-литровым мотором и механической коробкой в одном из салонов предложили забрать за $27 590 – почти на $3000 дешевле, чем до боя курантов. Оплатить приобретение можно было живыми или безналичными деньгами в рублях по курсу ЦБ.

Желающим даже оформят кредит на три года, правда, первый взнос – целых 50%. В соответствии с правилами игры каталог соискателям скидок не предлагают – выбирай из того, что есть. Ассортимент оказался небогат: всего 6 вариантов цветов (из 12 возможных) и одна-единственная комплектация – иных среди прошлогодних не нашлось. Впрочем, выбор, как и скидка, в разных салонах неодинаковы и меняются обратно пропорционально ассортименту – чем больше нереализованных машин, тем ниже цена. Особенно если поторговаться: нам сверх рекламных обещаний удалось скостить еще $200.

Предложения дилеров «Фольксвагена» оказались скромнее. Так, «Пассат» выпуска 2006 года уценили всего на $2000, предложив также комбинированный вариант – одна тысяча скидки плюс комплект зимних шин в подарок.

Варианты, впрочем, полностью равноценные – стоимость четырех покрышек Nokian Hakkapeliitta составляет как раз $1000. Немудреный ход оставил хорошее впечатление – приятно, когда за тебя борются… Увы, в запаснике мы обнаружили всего два авто черного цвета в одинаковой комплектации. Правда, со слов продавца, кое-что еще подвезут со складов Европы, важно не упустить момент. Здорово придумано – кто ж откажется поохотиться на автомобиль с призовым фондом в $2000! При том, что ружье и лицензия не понадобятся…

Еще более сдержанны скандинавы – на СААБ 9-3 максимальную скидку в $1900 предлагают только при покупке самых дорогих версий – от $40 000. К менее навороченным комплектациям полагается соответствующая уценка. Особой строкой выделили тип коробки передач: авто с «автоматом» здесь продается по цене «механики»; если вас интересует МКП, из стоимости вычтут разницу. В облюбованном нами сегменте (до $30 000) выбор оказался небогат – цвета темных оттенков и единственный двухлитровый двигатель. Впрочем, наличие и цена у различных дилеров могут несколько отличаться – хозяин, как известно, сам себе голова.

А вот искать супердешевый «Меган» не стоит – цена у всех дилеров одинакова (скинули $1300 на седан и $1600 – на универсал). Причина единообразия в том, что командует ценами сама фирма «Рено» – самодеятельность не приветствуется. Отыграть можно разве что на подарках – комплект шин входит в ассортимент, но их производители могут быть разными – от МШЗ до «Пирелли», в зачет же идет некая средняя цена. И еще: тут уцененный товар в кредит не отпускают, занимать деньги надо на стороне. Впрочем, как правило, это даже выгоднее (подробнее – в ближайших номерах журнала).

ПОДВИГ РАЗВЕДЧИКА

Широко разрекламированные акции – это, так сказать, скидочный ширпотреб. Величина уценки, модели и виды оплаты объявлены заранее – прочел, приехал и купил. Любителям приключений рекомендуем посетить салоны, официально в распродажах не участвующие: там тоже найдете кое-что интересное. Например, у одного из дилеров «Форда» мы обнаружили выставочный двухгодовалый дизель «Мондео» всего за $24 500, что на $4700 меньше исходной цены. Пусть автомобиль не первой свежести, зато без пробега и с гарантией. Витринные образцы (штучный товар) отыскались и в иных автосалонах. Так, за двухгодовалый «Шевроле-Спарк» просили $11 930 (скидка – $500).

Зато на популярные модели многие скидок не предлагают принципиально – зачем, если машины расходятся, как горячие пирожки? Но не спешите развернуться и уйти! Поторговавшись, мы (правда, не без труда) выцыганили комплект зимних шин. Покупатель на рынке всегда прав!





СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

1. Не смущайтесь, что приобретаете годовалый автомобиль – точно такой же на вторичном рынке (только с пробегом и порой весьма темным прошлым) предлагают за сопоставимую цену (см. таблицу).

2. Выясните, сколько стоила приглянувшаяся машина несколько месяцев назад. Тогда станет понятно, настоящая это скидка или цену специально подняли, чтобы потом опустить.

3. Планируйте покупку заранее и атакуйте продавца, едва тот объявит о распродаже, чтобы иметь хороший выбор цветов и комплектаций.

4. Не поленитесь охватить как можно больше дилеров. Резоны у каждого свои – нередко один и тот же автомобиль предлагают по разным ценам и на разных условиях.

5. Не полагайтесь на телефон – гарантировать наличие конкретной машины никто не возьмется. Она может уйти через минуту после разговора.

6. Торгуйтесь – если не за увеличение скидки, так за подарок (коврики, бесплатный шиномонтаж, косметику, скидки на ТО и прочее).

СРЕДНЕЕ ПАДЕНИЕ ЦЕНЫ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ВОЗРАСТА (ПО РЕЗУЛЬТАТАМ МОНИТОРИНГА РЫНКА ЧАСТНЫХ ОБЪЯВЛЕНИЙ)

Марка, модель	Разница в цене в зависимости от года выпуска (долл. США)*		
	2006–2005	2005–2004	2004–2003
«Ситроен-С5»	3360	5720	2380
«Фольксваген-Пассат»	4320	3380	920
СААБ 9-3	2710	7710	2490
«Шевроле-Спарк»	2130	н. д.	н. д.
«Рено-Меган»	2280	1010	800
«Форд-Мондео»	3580	5250	1670

**На модели в одинаковой комплектации.*

ОВЧИНКА НА ВЫДЕЛКЕ

Наше население в щедрость продавцов верит неохотно: станет буржуй торговать в убыток! Значит, в скидках есть какой-то подвох, вроде сыра в мышеловке. Мысль правильная, но лишь по большому счету. Ведь у дилера не одна-единственная машина – у него и салон, и техцентр, и магазин запчастей, – словом, есть чем компенсировать «рождественские» убытки. Да и замораживать капитал не по-хозяйски – прибыль получают с оборота. Впрочем, покупателю до этих материй дела нет, ему бы сделать выгодное приобретение. Зима для этого – отличное время года! □


За рулем
№3 2007 • С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 909-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Петр Меньших
EDITOR-IN-CHIEF Peter S. Menshikh
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Игорь Твердунов, Антон Чуйкин
ШЕФ ПО ТЕКСТУ
Владимир Аркуша
СОВЕТНИК ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Марк Тилевич
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Андрей Кочетов, Сергей Мишин, Юрий Нечетов, Максим Сачков, Анатолий Фомин
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Владимир Соловьев (зав. отд.)
ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Анатолий Сухов (зав. отд.), Евгений Борисенков, Геннадий Емелькин, Эдуард Коноп, Андрей Сидоров
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Максим Приходько
Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 208-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.), Алексей Воробьев-Обухов, Михаил Васильев, Денис Чиликин
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник), Наталья Кледова (зав. отд.), Олег Воеводов (графика), Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов (фотокоры), Татьяна Чикунова (верстка), Мая Исаенкова (корректура)
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Антонина Диричева, Андрей Михайлов
тел. (495) 267-30-65, 261-37-61
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Семен Шадрин (директор), Сергей Долгин, Степан Кузьменко, Александр Мухин
тел. (495) 748-05-66, 748-05-67
Формат 207x270 мм.
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)
Выходит один раз в месяц


ТИРАЖ 570 000 экз. сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР Валерий Пушков
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин

Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 207-27-33, факс 737-43-07
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 38 рублей, МАП «Почта России» – от 38 до 58 руб., розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП на полгода 99122.

В АПРЕЛЬСКОМ НОМЕРЕ:

Имя осталось женским

Эту «Шкоду-Фабия» сразу отличишь от машины первого поколения: новый облик стал более энергичным и мужественным. Что еще изменилось в машине?





Второй эшелон

Составить конкуренцию в бизнес-классе «китам» немецкого и японского автопрома крайне сложно. Большие седаны от КИА, «Хёндай» и «Шевроле» – это своего рода «класс в себе».

Солидная «Фора»

Новая иномарка с двухлитровым мотором за 14,5 тысячи «условных»? Такое возможно, если остановить выбор на китайском «Чери-Фора».

От Флориды до Невады

Купе «Опель-GT» и обновленную «Астру» журналистам представили за океаном. О причинах такого выбора, а главное, о самих машинах узнаете от испытателя ЗР.





Равен двадцати «газелям»

Тематика раздела «Грузовики», как всегда, шире, чем обещает название: здесь и школьные автобусы, и многоцелевые машины. Во главе пестрой компании – 300-тонный самосвал БелАЗ-75600.



Ампер-час пробил

«Боевой» аккумулятор нужен в любое время года – подсказки в экспертизе ЗР. А специально к летнему сезону – тест 15-дюймовых покрышек, который завершает серию шинных примерок.

На нейтральном поле

Женевский салон – отличная возможность заглянуть не только в завтрашний, но и в послезавтрашний день автомобиля. Подробности – в нашем обзоре.





В гараже и в сервисе

Автомобилистам-практикам расскажем, как обслуживать «Дэу-Нексия», познакомим с приспособлениями для ухода за системой впрыска. Сервисмены делятся опытом общения с китайскими машинами.



На словах и на деле

Как приживаются новые требования к перевозке детей? Как продать машину, не снимая ее с учета? Ответы – в разделе «Безопасность».

РЕДАКЦИЯ ОСТАВЛЯЕТ ЗА СОБОЙ ПРАВО ЗАМЕНЫ ИЛИ ПЕРЕНОСА АНОНСИРОВАННЫХ МАТЕРИАЛОВ.

ОТКРЫВАЕТСЯ ПОДПИСКА!

Если вам дорог наш журнал – во всех смыслах этого слова! – подпишитесь на него! С апреля открывается подписка на второе полугодие 2007 года. Способов оформить ее – несколько.

Самую «привычную» подписку, как и в прежние времена, можно оформить в любом почтовом отделении. Там вас ждут два каталога – «Роспечать» и «Почта России»: ознакомьтесь с предложенными ценами и выберите наиболее приемлемый для вас вариант.

Индексы нашего издания – 70321 и 99122 соответственно.

Заодно прикиньте, что вам лучше – оформить подписку на домашний адрес или самостоятельно забирать журнал из почтового отделения. Самая «экономная» подписка – всего 192 рубля! – удобна в первую очередь тем, кто либо живет в Москве, либо регулярно навещает столицу – сам или в лице хорошего знакомого. Если подъехать на улицу Бакунинская, д.72, то подписаться можно «не отходя от кассы».

Каждый номер ЗР обойдется вам всего в 32 рубля – подобных ценников вы не увидите ни в одном киоске мира.

Еще один плюс – журнал появляется в точках выдачи (а их в Москве – четыре) раньше, чем где-либо. Минус – надо самому (или опять-таки через знакомого) забирать очередной номер… Зато его точно не украдут из ящика!

Существуют ли иные способы подписки? Да, конечно – ведь мы перечислили лишь основные. Современные средства коммуникации позволяют будущему подписчику воспользоваться интернетом, мобильной связью и т.п. – подробности о подобных услугах мы будем размещать на сайте www.zr.ru по мере их появления. Кроме того, любую консультацию по вопросам подписки вы получите по телефону (495) 267-30-65.

Дорог журнал? Подпишитесь на него! И – до встречи «За рулем»!